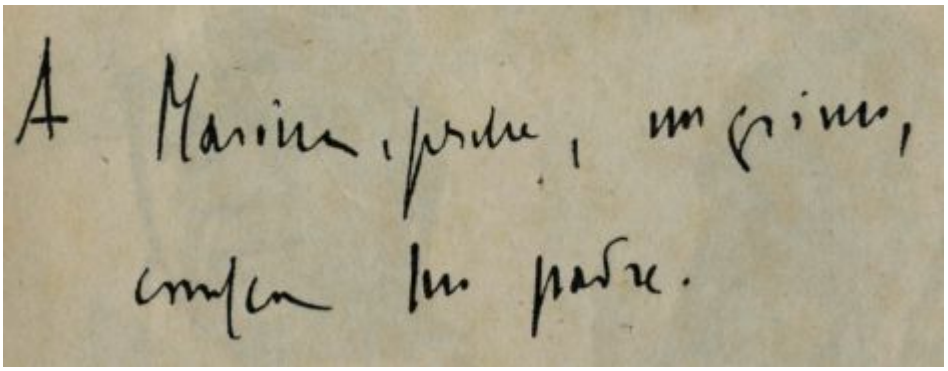
BENITO MUSSOLINI

"HABLO CON BRUNO"

CANDIANI-EDITOR-MADRID



A *Marina, para que, un día, conozca a su padre.*

BENITO MUSSOLINI

HABLO CON BRUNO

TRADUCCIÓN
DE
JUAN BENEYTO

PRÓLOGO DEL
TENIENTE GENERAL MOSCARDÓ

CANDIANI - EDITOR - MADRID
1943
IMPRESO EN ESPAÑA
Digitalizado por Triplecruz (15 de diciembre de 2011)

ÍNDICE

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES **4**

PRÓLOGO **5**

CAPITULO I. ERAS ALGUIEN **6**

CAPITULO II. PRESENTIMIENTOS **12**

CAPITULO III. ¡VOLAR! **17**

CAPITULOIV.EL VUELO SOBRE EL ATLÁNTICO **26**

LOS "RATONES VERDES" 26
PARTES DE VUELO 35
EL DISTINTIVO DE "ATLÁNTICO" 38

CAPITULO V. LA "L. A. T. I. **44**

CAPITULO VI. TERCERA GUERRA **53**

LA CAZA DEL ELEFANTE 53
EN LA ISLA DE LA SAL 60
SOBRE MALTA Y GRECIA 62

CAPITULO VII. RECOMPENSAS AL VALOR MILITAR Y AERONÁUTICO **68**

MEDALLA DE PLATA AL VALOR MILITAR "EN EL CAMPO DE BATALLA".—ÁFRICA ORIENTAL ITALIANA. 68
MEDALLA DE BRONCE AL VALOR AERONÁUTICO.—ÁFRICA ORIENTAL ITALIANA. 68
MEDALLA DE PLATA AL VALOR AERONÁUTICO. 68
MEDALLA DE PLATA AL VALOR MILITAR.—OPERACIONES MILITARES EN ESPAÑA. 68
MEDALLA DE PLATA AL VALOR MILITAR.—GUERRA ACTUAL. 68
MEDALLA DE ORO AL VALOR AERONÁUTICO ("IN MEMORIAM"). 69
ASCENSO A TENIENTE POR MÉRITOS DE GUERRA.—ÁFRICA ORIENTAL ITALIANA. 69
ASCENSO A CAPITÁN POR MÉRITOS EXTRAORDINARIOS.— RAID. 69
CRUZ DEL MÉRITO DE GUERRA POR LAS OPERACIONES MILITARES EN ESPAÑA. 69
MEDALLA CONMEMORATIVA, CON ESPADA ROMANA, DE LAS OPERACIONES EN ÁFRICA ORIENTAL ITALIANA. 69
MEDALLA CONMEMORATIVA DE LA CAMPAÑA. OPERACIONES MILITARES EN ESPAÑA. 69
MEDALLA DEL MÉRITO DE LOS VOLUNTARIOS. OPERACIONES MILITARES DE ESPAÑA. 70
DISTINTIVO DE LA MARCHA SOBRE ADDIS ABEBA. 70
CONDECORACIONES EXTRANJERAS CONCEDIDAS AL CAPITÁN PILOTO BRUNO MUSSOLINI 70

CAPITULO VIII. M I S C E L Á N E A **71**

FASCISTA EJEMPLAR 71
MARINA 72
POETAS 72

CAPITULO IX. DESPEDIDA **88**

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

ILUSTRACIÓN 1. LOS PRIMEROS EJERCICIOS DE TIRO. 9
ILUSTRACIÓN 2. CARRERAS CICLISTAS ALREDEDOR DE VILLA CARPENA. 9
ILUSTRACIÓN 3. BALILA "MOSCHETTIERE" 11
ILUSTRACIÓN 4. EL PRIMER VUELO SOBRE EL MAR, EN RICCIONE. 11
ILUSTRACIÓN 5. PASEO MATINAL A CABALLO EN VILLA TORLONIA 14
ILUSTRACIÓN 6. CONCURSO HÍPICO EN ROMA. 15
ILUSTRACIÓN 7. LOS PRIMEROS EJERCICIOS DE ESQUÍ. 16
ILUSTRACIÓN 8. EN EL LICEO "TORCUATO TASSO" DURANTE EL CURSO 1933-34. 16
ILUSTRACIÓN 9. LAS PRIMERAS CARRERAS DE AUTOMÓVIL. 20
ILUSTRACIÓN 10. ALUMNO DE AVIACIÓN. 20
ILUSTRACIÓN 11. BRUNO MUSSOLINI CON SU INSTRUCTOR EL CORONEL TESSORE. 22
ILUSTRACIÓN 12. UN DESPEGUE DURANTE EL ENTRENAMIENTO. 22
ILUSTRACIÓN 13. EL BESO DEL PADRE. 23
ILUSTRACIÓN 14. EL DUCE ENTREGA A BRUNO EL ÁGUILA DE ORO, EMBLEMA DE LA AVIACIÓN ITALIANA. 23
ILUSTRACIÓN 15. ITINERARIO DE LA TRAVESÍA DEL ATLÁNTICO. 27
ILUSTRACIÓN 16. EL DUCE ENTREGA A BRUNO EL TÍTULO DE PILOTO. 29
ILUSTRACIÓN 17. BRUNO MUSSOLINI, AVIADOR. 30
ILUSTRACIÓN 18. EN EL CAMPAMENTO DE MAKALLÉ. 33
ILUSTRACIÓN 19. LEGIONARIO EN ÁFRICA ORIENTAL. 33
ILUSTRACIÓN 20. EN EL AERÓDROMO DE ASMARA.—(NOVIEMBRE DE 1935). 34
ILUSTRACIÓN 21. EL REGRESO DE ÁFRICA. 35
ILUSTRACIÓN 22. EL DUCE IMPONE A BRUNO LA MEDALLA AL VALOR MILITAR. 39
ILUSTRACIÓN 23. EN RICCIONE, EN 1936. 39
ILUSTRACIÓN 24. AVIADOR LEGIONARIO DURANTE LA GUERRA DE ESPAÑA. 41
ILUSTRACIÓN 25. EN PALMA DE MALLORCA.—(OTOÑO DE 1937). 41
ILUSTRACIÓN 26. DIPLOMA DE LA MEDALLA MILITAR ESPAÑOLA 42
ILUSTRACIÓN 27. BRUNO Y BISEO PREPARANDO EL VUELO TRANSATLÁNTICO. 42
ILUSTRACIÓN 28. ESTUDIANDO LA RUTA AÉREA ROMA-BRASIL. 45
ILUSTRACIÓN 29. AL DESEMBARCAR EN NÁPOLES DESPUÉS DEL VUELO TRANSATLÁNTICO. 47
ILUSTRACIÓN 30. EL REGRESO A ROMA DESPUÉS DEL VUELO SOBRE EL ATLÁNTICO. 48
ILUSTRACIÓN 31. MARINA MUSSOLINI 51
ILUSTRACIÓN 32. BRUNO INSPECCIONA UNA BASE ATLÁNTICA DE LA "L. A. T. I." 51
ILUSTRACIÓN 33. LA CAZA DEL ELEFANTE EN ÁFRICA ORIENTAL. 54
ILUSTRACIÓN 34. ENTREGA DE LA BANDERA AL GRUPO. 54
ILUSTRACIÓN 35. EN EL CAMPO DE AVIACIÓN DE GROTTAGLIE DURANTE LA GUERRA CONTRA GRECIA. 58
ILUSTRACIÓN 36. BRUNO, CON EL DUCE Y CON VICTORIO, EN EL CAMPO DE GROTTAGLIE 58
ILUSTRACIÓN 37. BRUNO OBSERVA UN APARATO DERRIBADO. 65
ILUSTRACIÓN 38. BRUNO ENTRE LOS TRIPULANTES ITALIANOS DE LOS SUBMARINOS, EN BURDEOS. 65
ILUSTRACIÓN 39. BRUNO, CON EL ALMIRANTE PARONA EN LA BASE DE LOS SUBMARINOS ITALIANOS DEL ATLÁNTICO 66
ILUSTRACIÓN 40. EL APARATO P. 108, CAÍDO EN PISA. 66

PRÓLOGO

En este libro vuelca Benito Mussolini esa emoción familiar, que tan recatadamente cubre en su vida diaria. Al volcarse aquí, con ocasión de la muerte de Bruno, aparece con una sinceridad tan viva que, contadas al hijo, nos cuenta a todos cosas que están dentro de su alma y nadie supo aún.

El propio autor lo reconoce en las últimas páginas del volumen, cuando declara sentir un pudor que le mueve a no publicar impresiones paternas que nacieron para quedar encerradas en su "Diario".

Si, contra aquel consejo, Benito Mussolini entrega al público estos relatos íntimos es por las razones que hacen de ellos un testimonio pletórico de humanas calidades.

Para asegurar la renovación de una civilización que ha sido universal, los valores humanos que aquí se transparentan son más fundamentales que todas las posibles estructuras. Por cima de ellas, y sobre raíces romanas, habrá de interpretar el que leyere no pocas de las actitudes que tienen allí consideración.

Y porque en tal disciplina los españoles aprendimos la lección tan bien que fuimos muy pronto maestros de nuestros maestros romanos, el libro de Benito Mussolini encontrará en España ese clima cálido que le es preciso.

Bajo el clima que ha hecho posible nuestra renovación nacional, tradicionalista y revolucionaria, con hechos salientes, de los que si yo mismo he sido protagonista fué precisamente porque su número necesitaba una expresión, la eterna España ve en la figura eterna de Mussolini y en la prueba cumplida por Bruno el testimonio de nuestras analogías y de nuestros fervores.

Las Juventudes, que han sabido reaccionar sobre las posturas trasnochadas y darnos con su fe y con su acción la promesa de un Orden, verán en estas páginas del "Diario" de Benito Mussolini el sentido de toda una vida, en la que el hijo aplica las doctrinas del padre.

Por esa lección que Bruno da a las Juventudes del mundo — y que sé que las juventudes españolas comprenderán perfectamente — bien ha debido de publicarse, contra todos los pudores paternos, este libro singular.

Que su lección no es ya de la familia, sino del mundo. Y en el mundo de hoy, para la Juventud que afirma el mundo de mañana.

JOSÉ MOSCARDÓ.

Madrid, 1943.

CAPITULO I. ERAS ALGUIEN

Antes de hablarte he esperado que terminasen las honras fúnebres. Han terminado. He querido que se celebrasen únicamente en aquellos lugares que fueron importantes etapas en tu breve camino por aquí; creo que he obrado de acuerdo con lo que tú hubieras dispuesto. Déjame que dé en tu nombre las gracias a cuantos te han llorado. Han sido muchos. Innumerables. Grandes y pequeños. Conocidos y desconocidos. Viejos y jóvenes. A lo largo del camino de Pisa a Predappio, en tu último viaje, se han alineado multitudes: muchos ojos estaban llenos de lágrimas y bajo el inmenso sol de agosto dominaba un silencio como nunca pudo advertirse. Millares de brazos se levantaban para saludarte. No podré olvidar fácilmente la tristeza y el dolor de las mujeres florentinas, ni los sollozos con que te acogieron cuando tu féretro se colocó en el armón en Forlí, ni a las campesinitas que a tu paso se arrodillaban para rezar. Dolor profundo, general y espontáneo. ¿Por qué? No porque te llames Mussolini. Te llamaban, te llaman aún, Bruno. El pueblo italiano, los jóvenes de los estadios o de las escuelas y los que están bajo las armas, con una de sus secretas e imponderables muestras de sensibilidad, te llamaban así; esto quería decir que tú eras alguien, que te habías abierto camino tú solo, y que en la vida querías contar contigo y no con el nombre del padre.

De esta manera, cuando en la mañana del 7 de agosto se difundió rápidamente la noticia de que habías muerto, la gente dijo: "¡Bruno ha muerto!"

Te escribo en esta habitación de Villa Torlonia, donde entrabas por las tardes para hojear los periódicos que yo te dejaba. En las paredes hay muchas fotografías tuyas. Una de éstas parece como si me mirase con un cierto dejo melancólico. En los raros descansos de tu exuberante jornada he sorprendido muchas veces en el fondo de tus ojos algo de vago, lejano y esperado. Heme aquí reevocando el ciclo de tu vida: es perfecto; va de una guerra mundial a la otra. Cuando naciste, en el quinto piso del número 19 de la calle de Castelmorrone, en Milán, Italia estaba en guerra y se preparaba para la revolución. Era el 22 de abril de 1918. Yo estaba fuera. Había ido a Genova para asistir a la ceremonia de la entrega de una batería "Battisti" que ofrecían a la Patria los obreros de la Casa Ansaldo. A mi regreso oí tus primeros vagidos. Habías venido al mundo sin dificultad. Tu madre apenas tuvo tiempo de meterse en la cama. Terminada la guerra llevamos nuestro hogar a la calle del Foro Bonaparte, número *38,* siempre al último piso. Eran los años de 1920 a 1922. Muchas veces fuiste despertado por los tiroteos ciudadanos, de día y de noche, y por los tumultos de la plaza de enfrente. Una difteria te asaltó de improviso y estuviste muy grave. Recuerdo que tu madre, para aliviar tu asfixia, te llevaba a un lado y a otro, llena de afanes y gemidos, a lo largo del estrecho corredor. Te salvaste, y quizá desde entonces tu madre tuvo por ti una cierta predilección. Tus recuerdos de Milán son los de la infancia. La escuela, los primeros juegos, las primeras experiencias de la vida colectiva entre los vanguardistas y balilas. Muchas fotografías de aquellos meses demuestran ya tu espíritu agonístico y deportivo. A los diez años practicabas casi todos los deportes, incluso los más arriesgados. Te seducía todo lo que era máquina, competición, fatiga muscular. ¿Quién no recuerda tus carreras en bicicleta, moto o automóvil por las carreteras rectas que rodean Carpena? Ya entonces la velocidad parecía ser tu Dios o tu demonio. ¡ Cuántas veces volvías con los cabellos revueltos, las mejillas encendidas, empapado en sudor—acaso ligeramente herido—y te dormías como un tronco, cansado—acaso sin comer—y dormías el sueño sin igual de la adolescencia!

Finalmente, en otoño de 1929 nos reuníamos todos en Roma y empezabas la segunda y última fase de tu vida. En tu alma había quedado algo de Milán y a menudo te aguijoneaba la nostalgia de tus primeros años y relampagueaban los recuerdos, un poco esfumados por el tiempo.

En Roma tu adolescencia floreció en tu juventud llena de lozanía. Escuela y deporte fueron los polos de tu vida. No sin emoción he repasado los informes semanales del Liceo "Tasso", de tus profesores Grossi y Amante. Seguía así el curso de tus estudios, sobre el cual no he influido nunca. Nada te he sugerido o enseñado. Sin que fueras el primero, fuiste de los mejores. Como todos los muchachos, tenías también tus antipatías por algunas asignaturas, aunque fuesen las más fáciles relativamente, como el inglés, pero bastaba que el profesor te llamase la atención

para que tu sentido de responsabilidad, siempre abierto — y quizá superior a tu edad misma—, te volviese al trabajo.

Se remontan a aquella época tus primeros cuentos, naturalmente policíacos y más que policíacos, que aparecían con el seudónimo de "Beudo" en la *Penna dei Ragazzi,* fundada por tu hermano Victorio. Tus lecturas eran síntoma de tus inclinaciones; en primer término, Salgari, y luego, novelistas, cuentistas, no solamente italianos, sino extranjeros, y gran número de periódicos ilustrados, especialmente deportivos. Tenías pasión por el cine. Casi todas las tardes ibas al Palacete Medieval para ver las películas, y muchas de ellas eran reseñadas o criticadas en la *Penna dei Ragazzi,* que ya no era la pequeña hoja de los primeros tiempos hecha en multicopista, sino entonces impresa en tipos corrientes. Tomaba como títulos la cronología del Régimen. Así se llamó sucesivamente Año XI-XII-XIII hasta la guerra de Etiopía.

Yo veía la revista, una vez publicada, como un lector cualquiera. En torno a ella se había reunido un grupo de jóvenes, no solamente romanos, y a ella se debió la idea de los "Juegos juveniles", de cuya primera manifestación cuidó,

¡Años inolvidables de Villa Torlonia! Por la mañana yo me levantaba el primero. Estaba ya vestido y dispuesto a realizar mis diarios ejercicios de equitación, cuando tú y Victorio veníais a saludarme antes de iros al Liceo, en coche o a pie. A la una nos reuníamos todos alrededor de la gran mesa, donde tu silla permanecerá vacía. Por la tarde, después de las horas dedicadas al estudio y a los deberes, llegaban en tropel tus amigos. El primero que se retiraba era el Cónsul Reatto, que ha estado siempre tan cerca de ti y ha sido padre de un heroico alpino caído en Amba Uork. Una pequeña máquina tomavistas recogía y guardaba vuestros juegos. A veces se trataba de fingidas batallas entre exploradores y salvajes; otras eran simples concursos deportivos: inocentes bromas o reconocimientos en el subsuelo de la finca. Tú fuiste el primero en penetrar en los subterráneos del Teatro y exploraste las catacumbas junto con Victorio y tus amigos. Después eran las carreras en bicicleta o moto o automóvil por los senderos y las marchas a través de los prados, que con la primavera se tupían de hierbas altas, mientras por las vertientes abiertas al sol—reverberado por las grandes vidrieras del Teatro—se difundían por el aire penetrantes perfumes. Algunas veces trepabais para acechar desde los grandes árboles del parque maravilloso vigilado por la inmóvil solemnidad de los pinos. Por la noche, un poco de cine y sólo estos últimos años el teatro, que tú preferías.

La habitación que ocupabas en el último piso, a la izquierda, queda ahora vacía y quedará así. He ido a verla. Está muy sencilla, como te gustaba. Es la habitación de un soldado. En el rincón están aún tus libros, puestos en orden, como los tenías. En la parte izquierda de la planta baja están las tres habitaciones donde solías pasar la mayor parte de la tarde. Allí quedan tus trofeos. Los recuerdos de tus cacerías africanas. Tu fusil de caza mayor. Tu casco colonial. Tus fotografías, tan lejanas y próximas. En la primera estancia tu gramófono y tus discos. En la segunda, tus libros de colegio. La tercera era la de las reuniones y los juegos. A veces, tras los discos resonaba tu voz como una esquila al través de la avenida de las carrascas. Es que cantabas tú. Te gustaba la música y de vez en vez he visto entre tus manos instrumentos exóticos como el banjo, o nuestros, como el acordeón o la guitarra y una trompeta que hacía retemblar los muros. Victorio habla así de esta pasión musical tuya: "A Bruno le gustaba mucho la música. Soportaba la del "jazz", pero nunca le entusiasmó. Luego se entregó a la lírica. Placíale este ambiente, y como buen romañolo, gozaba discutiendo sobre las dotes de tenores y sopranos. Le alegraba descubrir entre los jóvenes algún buen elemento, y estoy seguro de que en su vejez se hubiera hecho mecenas del teatro lírico. Tenía muchísimos discos de cantantes célebres y quizá por contraste con la opinión general, aun gustándole Gigli, prefería a Lauri Volpi. En el mes de julio se había celebrado en Pisa una temporada lírica y Bruno no había faltado ni una sola noche. Le hubiera gustado además mucho saber cantar. Tenía voz y muy a menudo cantaba alguna cosa en falsete: el lamento de Federico de la *Artesiana* o la serenata del *Barbero de Sevilla,* o incluso se lanzaba con *Otello* o cualquier otra cosa. En fin, estaba algo encaprichado. Confieso que me extrañó bastante encontrar en su habitación de Pisa, al regreso de una breve vacación, discos de música sinfónica. La verdad es que pocos días antes de morir había comprado toda la *Quinta Sinfonía* en do menor de Beethoven y se complacía en hacerla tocar. Inmediatamente después de esa compra, adquirió el *Capricho italiano,* de Tchaikowsky. Cosa rara: el mismo día compraba yo el *Preludio y muerte de Iseo,* de Wágner, y se lo hice oír. Tumbado sobre la cama,

Bruno dirigía con las manos.

"En Ghedi, hace un año, había compuesto una pieza musical corta que a todos sus amigos se nos había clavado en el oído. Y un teniente, pianista conocido, quería llevarla al pentagrama. En África Oriental tuvo una corneta y la tocaba discretamente, tanto que algunos *ascaris* se confundieron, porque Bruno daba con ella órdenes inoportunas. En Grottaglie compró una guitarra. Pellizcaba sus cuerdas sentado en la cama, pero no lograba sacar nada en limpio. Si conseguía captar una melodía, llamaba a todos para que la oyesen. Y a lo mejor entonces ya no se acordaba."

Entretanto, un gran deseo asomaba en tu ánimo en el transcurso movido y todavía uniforme de tus días: volar. Llegaste a practicar todos los deportes del mar y de la tierra. A los diez años ibas en motocicleta; a los trece tomaste parte en el I Circuito de Littoria y te clasificaste el tercero con una velocidad de más de 130 kilómetros por hora; las nieves del Sestriere te habían visto esquiar con gran dominio; habías jugado al tennis en campeonatos y hacías motonáutica, natación, pelota vasca y baloncesto, balompié, equitación, golf, esgrima y boxeo. Solamente faltaba que te tentase el alpinismo. Estabas conmigo aún en 1932 cuando descubrimos el Terminillo, Montagna de Roma. "Tu contextura física—dice de ti Victorio—te permitía, sin que te resintieses, esfuerzos continuados y durísimos. Podías hacer un deporte detrás de otro y aprender uno nuevo en pocos días". Tenías apenas siete años cuando recibiste el bautismo del aire en el lago de Várese. Pienso que desde aquel día fué irresistible tu vocación y quedó marcado tu destino. Aquel vuelo dejó en ti una impresión inolvidable. Siempre lo recordabas con emoción. Era una gran novedad en tu vida. Tu infancia había afrontado ya un riesgo. Sentiste la belleza del vuelo y te consideraste desde entonces distinto de los demás porque habías recorrido caminos que los demás hombres no acostumbran.

Ya no eras un niño. En el ánimo te quedaba una nostalgia secreta. Te dominaba la voluntad de volar.

Habías nacido para volar. En el aire te encontrabas cómodamente. Hay hombres que no sirven para volar. Hay hombres que tienen alas. .Tú las tenías. Habías visto ya mucha tierra.

Igual entre los iguales, sin ninguna distinción particular, como siempre quisiste, tomaste parte en los cruceros de los vanguardistas, y a bordo del "Battisti" recorriste el Mediterráneo y las playas que lo circundan, conociste gentes y países y recogiste aquellas insustituibles impresiones vividas que no pueden olvidarse.

"No recuerdo exactamente ahora — dice Victorio—la fecha de nuestro primer crucero con los vanguardistas. Debió de tener lugar en 1927, y por segunda vez en 1928. En la primera estuvimos en Constantinopla, en Rodas, en Jerusalén y en Trípoli. En la segunda visitamos Caller, Palma de Mallorca, Gibraltar, Lisboa y Barcelona. Bruno tenía diez años. Aún era Balila, pero llevaba uniforme de Vanguardista. Pertenecíamos a la organización juvenil de Forlí. Únicamente recuerdo que nos enfadábamos mucho porque no nos dejaban la libertad que a los demás. Estábamos siempre en exposición, mientras que donde queríamos estar era junto a los otros. No tuvimos preferencia ninguna en el trato. Dormíamos en un camarote de segunda clase turística, de esos de cuatro literas, en el cascarón de popa del viejo "Cesare Battisti". Bruno no se mareaba ni se ha mareado nunca.

"Todavía siendo más pequeños, cuando éramos Balilas "moschettieri", tomábamos parte en muchas excursiones y ejercicios y estuvimos en un campamento al pie de la Grigna durante casi un mes. Pero a Bruno no le gustaba mucho el monte ni el alpinismo, que era uno de los pocos deportes que, al menos hasta entonces, no había practicado.

"Hacia 1932 tomamos parte en otro campamento en Val di Solda con los vanguardistas, y durante diez días hicimos excursiones. Fueron diez días de lluvia y dormimos bajo la tienda y sobre la paja de un establo. Después de este campamento ya no fuimos a ninguno.

"En 1933, si no me equivoco, partimos para Eritrea en el "Francesco Crispí". Estaban con nosotros Vito y Francisco Vitalini. Así Bruno conoció mejor África, que verdaderamente le hubo de fascinar. Estaba contento de llevar aquella vida de aventuras. Cuando terminaron las grandes

lluvias hicimos un largo viaje por casi todo el país. Recuerdo que en el Palacio del Gobernador vi por primera vez a Beonio Brocchieri, que había llegado hasta Asmara en un "Capproncino". Creo recordar que fué entonces cuando pensé en hacerme piloto civil y en irme por el mundo.

Ilustración 1. Los primeros ejercicios de tiro.

Ilustración 2. Carreras ciclistas alrededor de Villa Carpena.

"Bruno no tenía aún quince años e hizo largos viajes en automóvil y en caballería sin escolta alguna. Se divirtió mucho cazando, pero después de algunos días de caravana tuvo mucha fiebre y hubo de pasar en Barentú varios días enfermo.

"Hubiera querido tener más emociones, encontrar leones, cazar hipopótamos, matar cocodrilos y serpientes, pero quien ordenaba el viaje no le dejó hacer nada y salvo un leopardo, no mató bestia alguna.

"Tomamos mucha quinina contra el paludismo y la soportamos bien. Apenas regresó a Italia, Francisco Vitalini cogió el paludismo, por donde se ve que desde su infancia Bruno estuvo siempre en medio de peligros.

"Hace dos años regresó Bruno a Eritrea y en su llanura mató a un elefante bellísimo. Al fin estaba satisfecho de poder retratarse con el pie sobre el animal muerto, como los grandes cazadores. Por cierto que un solo tiro fué suficiente para derribar al espléndido ejemplar".

Tu profesor del Liceo ha querido recordarte con estas palabras que ha dicho mientras difícilmente contenía sus lágrimas:

"Bruno fué alumno mío de literatura de cuarto y quinto cursos; durante los primeros años de su Bachillerato universitario siguió teniendo conmigo relaciones de estudio y amistad; a fines del año, en 1935, escribió a su padre diciéndole que quería ganar un año para poder entrar en seguida en la Academia Militar. Lo preparé yo mismo en Riccione. El examen de tercer año lo hizo ya en Asmara.

"Siempre fuimos amigos, me escribía y venía a buscarme a menudo; le aconsejaba lecturas literarias, políticas y económicas. Le rogué siempre que siguiese estudios clásicos; me prometió que se examinaría de ellos en 1937; un día me llamó por teléfono para decirme que renunciaba porque *no se consideraba preparado.* Le seguí insistiendo; este año consiguió convencerle el doctor Mezzasoma. Bruno me dijo que deseaba examinarse conmigo en el Liceo donde había estudiado y donde estudiaban sus hermanos. Le ayudé a prepararse por correspondencia, le indiqué libros, le redacté un programa; en el mes de junio se examinó y salió triunfante con siete de puntuación media.

"Durante los años que pasó diariamente junto a mí me impresionó con su espíritu sereno, su natural discreción, su recogimiento interior y su vida sencilla en la escuela, con los compañeros y los profesores; me parece que esquivaba aquellos homenajes que procedían de ser un Mussolini; quería ser él. En los estudios le distinguió este deseo de superarse continuamente, deseo que le acompañó siempre en su vida brevísima, iluminada por la actitud práctica de su temperamento, tal como se reflejaba en sus estudios y, principalmente, en el deseo de comparar lo moderno con lo antiguo; lo que se ha hecho respecto a lo que se puede y debe hacer.

"Quiero recordar algunos episodios que califican la cabeza y el espíritu de este singular muchacho:

"Cuarto año de Bachillerato elemental. Llega el Ministro Ercole: pregunto a varios alumnos y entre ellos a Bruno, que tenía entonces trece años. Le pido que exponga el contenido de un trabajo muy bueno que había hecho en clase sobre el tema "César, en el cuarto libro de sus *Comentarios"*". Me ruega que no le haga repetir lo que ha escrito, y en su lugar se ocupa de otro tema del mismo César con una competencia y una exactitud sorprendentes.

"Son los primeros días de clase en el mismo cuarto curso. Explico Historia Antigua. Bruno se distrae y charla con sus compañeros. Callo y recomiendo a todos que pongan atención en mis explicaciones, dirigiéndome a él intencionadamente con estas palabras: "Cuando se está más arriba se tienen más deberes, no más derechos; entendámonos".

"Tres anos después le saludo antes de que se marchase a África. Me aprieta la mano afectuosamente y me dice: "Deberes mayores, profesor. ¿Lo recordáis?"

Ilustración 3. Balila "Moschettiere".

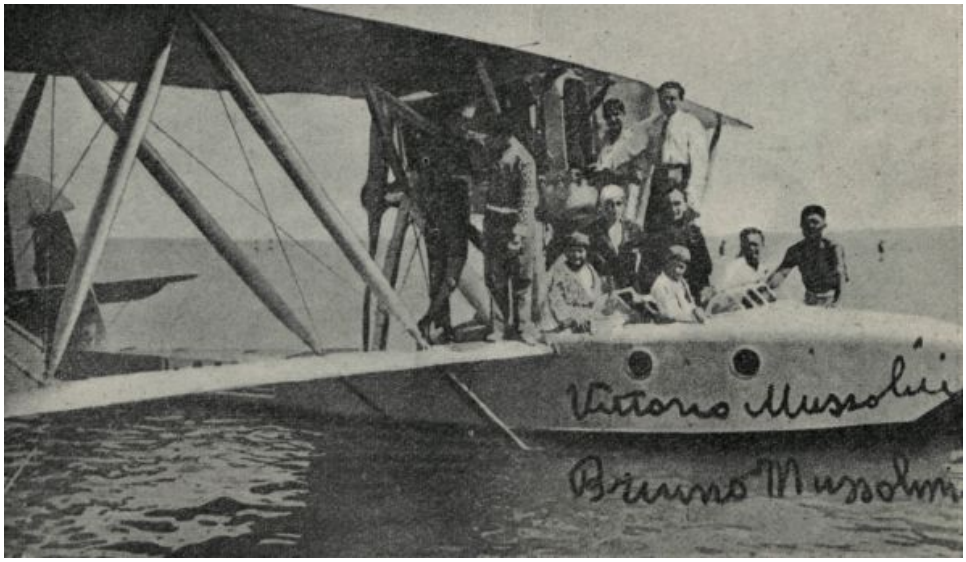


Ilustración 4. El primer vuelo sobre el mar, en Riccione.

"Hablando con él sobre la España actual me expuso observaciones, deducciones, ideas tan agudas, destacadas y profundas que yo quisiera para mi país hombres que comprendieran tan exactamente los hechos de hoy y tuvieran tanta intuición para el futuro. Lo antiguo le interesaba solamente en sus relaciones con el presente, mejor dicho, con el mañana. Prueba absoluta de su profundidad de comprensión y de valoración de los fenómenos políticos actuales."

CAPITULO II. PRESENTIMIENTOS

El campo de aviación de Grottaglie se convirtió, al terminar la guerra ítalo-griega, en un campo vulgar y más bien melancólico. Muchos de tus camaradas habían caído gloriosamente sobre los terribles montes albaneses. Yo mismo vi caer a dos: uno, sobre el Trebescine, y el otro en el frente del 4.° Cuerpo de Ejército. Cumpliste como bueno en aquella dura guerra y me proporcionaste la alegría de verte al ir o al volver de mi viaje a Albania. Aquel tiempo me parece muy lejano. Tras un breve período de descanso, que tanto necesitabas, pediste la reincorporación. Pero no sabías si seguir en las escuadrillas de bombardeo o pasar a las de caza. Ya habías pilotado casi todos los tipos de aparatos de caza, incluso los más modernos, y estabas preparado para esta nueva actividad. Quisiste permanecer en bombardeo, pero te proponías grandes cosas: el bombardeo en pleno Océano a las mayores distancias. Un día me dijiste: "El Océano es mi campo de acción. Mandaré una escuadrilla que llamaré de los "Caballeros del Océano". Papá, activa la construcción de los aparatos cuatrimotores "Piaggio 108", de manera que pueda empezar a trabajar dentro del verano".

Naturalmente, no puse objeciones a estos propósitos. Muchas veces en Grottaglie y después en Roma solicitaste el pronto servicio de estos aparatos ; estabas decidido y querías volar sobre el Océano otra vez. Cualquier retraso te llenaba de angustia. Fuiste enviado a Alemania para ver lo que hacían los tudescos en sus bases atlánticas. Al regresar me entregaste tus informes: Uno de carácter estrictamente técnico y otro político, enriquecido por las agudas observaciones de lo que habías visto en Alemania y en Francia. Al fin, estuvieron dispuestos los primeros aparatos. Tú, Victorio, y tus camaradas de Grottaglie os volvisteis a encontrar en Pisa. Se trataba de poner a punto estos poderosos aeroplanos, cuyas características eran, si no superiores, iguales a las de las famosas "fortalezas volantes" americanas. Estabas sencillamente entusiasmado de estos aparatos. Decantabas sus cualidades.

El viaje a Alemania tuvo lugar en la primera decena de julio. Paraste algunos días en Roma y luego volviste a Pisa. Hiciste una última escapada a Roma el 3 de agosto para asistir a un combate de boxeo, y yo no pude verte. Ahora, tornando a pensar en los días de este verano finalmente pasado, vuelven a mi pensamiento muchos episodios, detalles e impresiones. Quizá, mirándote, tengo la impresión de que te angustiase alguna tristeza. A veces permanecías largo tiempo en silencio y como absorto. Me parecía como si estuvieses para decir adiós a tu bella juventud que se desbocaba y florecía en la fuerza y en la audacia de la paz y la guerra. ¿Relampagueaba en ti quizá la idea de que durante seis años habías trabajado y vivido mucho y que en cualquier otro campo hubieses podido revelar las inesperadas cualidades de tu espíritu? Cuando sucede lo irreparable hay algo en el aire que lo anticipa. A los hombres cargados de trabajo se les olvidan cosas que recuerdan luego. ¿Hay, por consiguiente, un mundo de lo suprasensible que todavía no hemos explorado y que quizá no podamos explorar? Te lo cuento ahora. Nunca fueron tan largas mis noches como en el último verano. Me parecía que no tenían fin. De día me dominaba alguna vez una especie de angustia inexpresable. No eran asuntos de política, sino algo que no lograba explicarme. Una noche, pocos días antes de tu último viaje, encendí la radio. Tú sabes que esto lo hacía raras veces, de no esperar algún programa de música. Era, sin embargo, la Hora turística y la locutora hablaba de Pisa. Describía los monumentos: la Torre inclinada, la Catedral, el Camposanto. El relato me tuvo pendiente- Escuchaba cada vez con mayor emoción. En un momento determinado se elevó un coro desde la Catedral: un coro solemne, un poco triste: era la acción de gracias por las obras del día. Estaba muy lejos de imaginar que pocos días después, mirando por la ventana de la habitación, adonde te habían llevado, tendría que ver los monumentos que describía la radio, el prado ardiente por la canícula y la poca gente que sabía la noticia y esperaba en silencio. En la mañana del 7 de agosto no estaba tranquilo. Debían de ser las once cuando en Palacio Venecia alguien me dijo:

—Bruno ha caído y está muy mal, hace poco, en Pisa.

—¿Ha muerto?—pregunté.

—Sí—me respondieron.

Vuelvo a Villa Torlonia y doy órdenes para que se me prepare un avión. Mientras salgo para ir al aeródromo encuentro a Galeazzo, que, a pesar de no encontrarse bien, se ha levantado de la cama y me acompaña en el coche. La espera se hace larga. La noticia se ha difundido como un rayo. Llegan al aeródromo algunas personalidades. Los empleados lo han sabido y miran desde lejos silenciosamente. El aire es tórrido. Por fin llega el aparato. Me coloco en la cabina de pilotaje y salimos. Arriba sopla un viento huracanado bastante fuerte. Sobre Orbetello atravesamos una zona de tempestades que nos hace bailar, aunque por poco tiempo. Una hora más tarde llegamos al aeródromo de Pisa. Apenas bajo del aparato viene a buscarme Victorio. Le abrazo sin decirle palabra.

Paso revista a los oficiales y al personal de aviación. Un gran dolor se expresa en sus rostros. Subo en el coche y me dirijo al hospital. Me acompañan a tu habitación personas que no recuerdo. Tú estás allí, extendido sobre un camastro, inmóvil, con la cabeza vendada hasta los ojos cerrados. Las sábanas te cubren hasta el cuello y parece que duermes.

En tu rostro hay alguna mancha de sangre, pero tus facciones están intactas. Te miro, me inclino sobre ti, te beso. No me atrevo a destaparte. Te llamo. Me parece imposible. "¡Bruno! ¡Bruno mío! ¡Brunón!", como te llamaba cuando acariciaba violentamente tus cabellos. "¡Bruno! ¿Qué ha pasado?" Suena un timbre; alguien me dice que debo acudir al teléfono. Llaman desde Riccione. La madre de Bruno pregunta:

—¿Qué ha pasado? Dime...

—Bruno ha caído del aeroplano esta mañana. Ha muerto. Te mando un avión. Ven.

Llega hasta mí el llanto incomparable de una madre; de tu madre, Bruno.

Mientras espero visito el lugar del accidente. No está muy lejos de la ciudad. Ya antes de llegar se divisa la cola intacta del aparato, pero todo lo demás es chatarra. Tres hélices están destrozadas y una lejos de otra. Un motor ha ido a parar bastantes metros más allá. La cabina de mando es un apelotonado montón de hierro. El campo de maíz está aplanado y a un lado y a otro muestra surcos profundos. Me doy cuenta de todo lo ocurrido. En el momento del aterrizaje han fallado los motores. Imagino lo que debe de haber ocurrido en aquellos pocos instantes en tu corazón al ver que los motores no respondían. Los supervivientes dicen que no has perdido la cabeza y que trataste de aterrizar de cualquier modo. Ya otra vez te había sucedido en Grottaglie algo así: habías, aterrizado sin el tren y sin inconvenientes, hasta el punto de que Victorio había podido tomar la escena en cine. Si el ala derecha del aparato no hubiese chocado con la casa, probablemente el accidente no hubiera sido mortal. Se han salvado tus compañeros que estaban a la izquierda. Pienso que si hubieses llevado un gran casco de cuero como los que se llevaban antes... Pero quizá todo hubiese sido inútil. Tú no sabes, Bruno, que los supervivientes, incluso los más gravemente heridos, me han preguntado por ti.

—¡ El Comandante, el Comandante! ¿ Cómo está el Comandante ?...

He interrogado a los campesinos que lo vieron, a las personas que habían llegado entonces, pero, bajo la terrible impresión, sus referencias eran confusas, mientras que la masa enorme del aparato tenía una trágica solemnidad. He vuelto a Pisa para esperar a tu madre. Cuando ha llegado junto a ti te ha mirado largamente, sin llorar; te ha acariciado el rostro con delicadeza; estabas ya vestido de oficial de Aviación; tu madre se ha inclinado sobre ti y ha llorado mucho, sin sollozar, casi religiosamente. Se levantaba y volvía a mirarte. Te tocaba las manos, los ojos; ha mirado los calcetines que llevabas y si tu uniforme estaba bien. Ha tocado tus medallas, tu sable, tu gorro. Tú permanecías inmóvil, color de cera, lejano. Y sin embargo, me parecía que sentías la muda invocación de tu madre, que viviese algo en ti, que no estuvieses lejos, sino cerca de nosotros, con nosotros, en el vínculo de la sangre nuestra. Luego ha llegado tu mujer, desesperada, aturdida, pidiéndote una palabra, ¡una sola palabra! Antes de exhalar el último suspiro te has acordado de mí. Has dicho: "¡Papá! ¡Papá! ¡ El campo!" Has tenido aún la fuerza suprema de hablar. Te has acordado de mí. Quizá querías decir que no habías podido llegar al campo y que por eso te había venido a suceder algo grave. Incluso en los pocos instantes que te quedaron, estaba despierta tu conciencia de piloto. Creo que no has sufrido. El golpe terrible en el cráneo, el aturdimiento, las palabras, la pérdida de la conciencia, la muerte. Todo esto en cuatro minutos. No. Tú has tenido tiempo de darte cuenta del drama, pero no de sufrir.

He aquí cómo alguien cuenta la escena. Esto es lo que me escribe, con fecha 14 de agosto, la señora Sandra Tealdi, que vive en Cesanello (Pisa):

"Son las últimas horas de la noche y esta es para mí la hora más terrible; no hay nada que me distraiga y continuamente vuelvo atrás y revivo minuto por minuto la trágica mañana del 7 de agosto.

"Mi hijo Carlos y yo estábamos en el jardín cuando oímos próximo el rumoreo de un motor. Y de repente, mi doncella, que estaba en la terraza, comenzó a gritar desesperadamente: "Señora, cae, cae". Después, un choque sordo; luego, nada más.

"Fué cuestión de poco tiempo acercarnos al lugar del accidente, que estaba a unos centenares de metros de distancia; aquella visión fué tan espantosa que no la podré olvidar nunca. Sobre un ala, un obrero que formaba parte de la tripulación parecía enloquecido y pedía desesperadamente socorro. Hicimos lo que pudimos para ayudar a los heridos. Conmigo estaban Carlos, Renata y otros, pero aún no sabía que al otro lado del campo había expirado el hijo del Duce.

"Los heridos estaban más o menos sin conocimiento; los hice llevar al borde del camino, porque la gasolina chorreaba por todas partes y temía un incendio. He tenido en mis brazos, agonizante, al Teniente Vitalini.

"Sólo entonces se me advirtió que entre los muertos figuraba Bruno Mussolini. No lo podía creer. Inmediatamente corrí hacia donde la gente estaba reunida y lo vi allí, tendido sobre el suelo; inclinado sobre él, el doctor Falconcini, que, después de haber prestado sus cuidados, debió darse cuenta de que, desgraciadamente, no podía hacerse nada.

"El rostro de Bruno era muy hermoso, pero su expresión revelaba que su alma estaba ya lejos. La gente que le rodeaba enmudecía por el dolor.

"Creo que lo que me ha impresionado más en aquella trágica mañana ha sido la devoción que los compañeros tenían por su adorado Comandante. Cuando han podido comprender que se habían salvado, el primer pensamiento de todos fué preguntar por él.

Ilustración 5. Paseo matinal a caballo en Villa Torlonia.

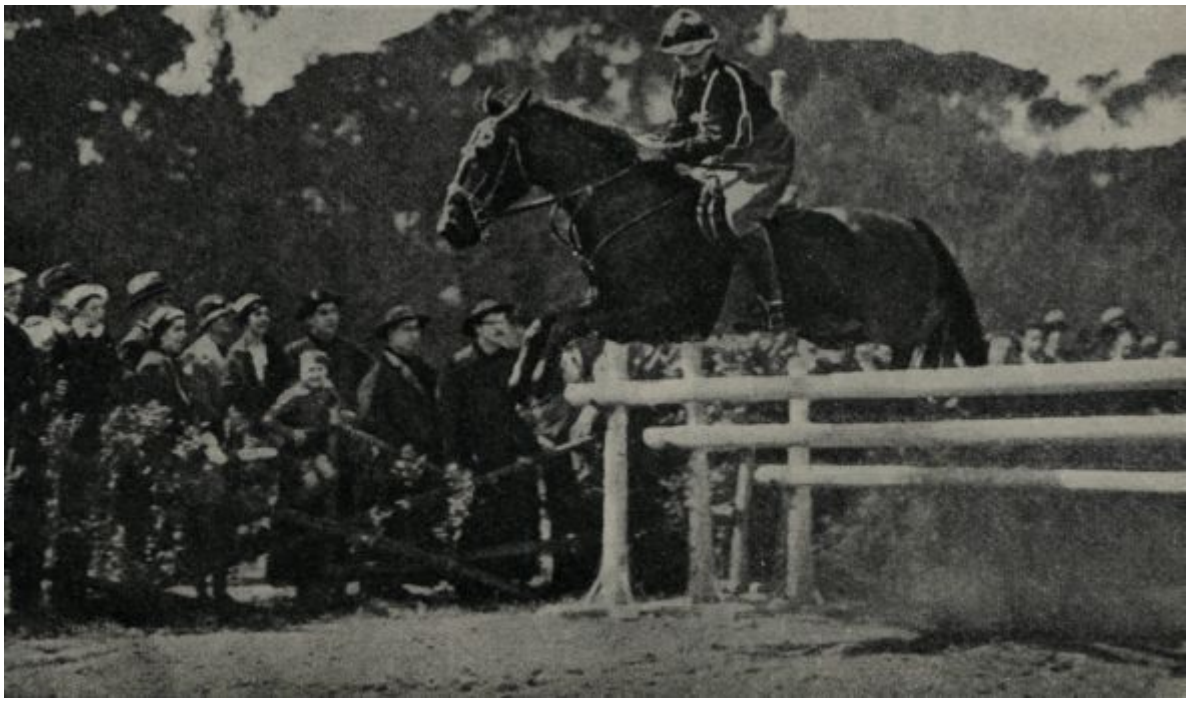


Ilustración 6. Concurso hípico en Roma.

"El Teniente Musti, herido en la cabeza, estaba en un estado impresionante. Lo he encontrado en una casita próxima cuando, asistido por el doctor Falconcini y la señora Beatriz Guerrazzi, seguía diciendo: "No penséis en mí, dejadme estar; pensad en Bruno. Si Bruno muere quiero morir también".

"También su mecánico no hace más que hablar de él. Y así los otros."

Habías desafiado a la muerte durante tres guerras, la habías afrontado en ochocientas treinta y cinco horas de vuelo; sobre los montes, sobre los mares, sobre los desiertos, sobre los océanos; de noche, de día, en todo tiempo. No pensabas morir así. Estoy seguro de que hubieras preferido la muerte en campaña. Pero el Destino ha sido cruel contigo como con muchos otros grandes pilotos transatlánticos. Con sus súbitas insuficiencias, la materia se venga del espíritu. Has conducido el aparato de tal manera que de los ocho hombres de la tripulación se han salvado cinco. No ha habido incendio, porque quitaste los contactos. Te encontrabas, por tanto, con plena conciencia hasta que vino el choque contra la esquina de la casa, después de lo cual no había nada que hacer. Si hubieses perdido la sangre fría, la catástrofe pudo ser total. Tú no pensabas que un cuatrimotor te hubiera fallado de este modo. Era el único aparato en funcionamiento. Habías volado ya seis veces con él; lo dominabas. Colmo es posible que ninguno de los cuatro motores reaccionase es cosa que quedará en el misterio, porque solamente tú, de haber sobrevivido, lo hubieses podido relatar. No has tenido la muerte que preferías, pero en tu orgullosa alma de soldado la considerarías preferible a la muerte por enfermedad. Debería convencerme de que ha sido una pérfida sentencia del Destino, pero de cuando en cuando una voz secreta me presenta esta alternativa angustiosa: ¿mala o buena suerte?

Un día preguntaron a César qué muerte prefería.

—La inesperada—contestó.

Ilustración 7. Los primeros ejercicios de esquí.

Ilustración 8. En el Liceo "Torcuato Tasso" durante el curso 1933-34.

CAPITULO III. ¡VOLAR!

Bruno empezó a pilotar en la primavera de 1935, cuando ya se dibujaba la empresa africana y salían las órdenes de movilización. Volaba todas las mañanas a primera hora, y cuando el tiempo era malo, por la tarde. Con el número mínimo reglamentario de horas de vuelo, una buena mañana despegó en Centocelle. Yo estuve en el campo y me encontraba completamente tranquilo. Vi la salida, seguí al aparato en el aire, luego aterrizó perfectamente. Tuve la alegría de colocar en su pecho el águila de oro. También Bruno estaba muy tranquilo y parecía que no daba al hecho excesiva importancia. El título dado por el Ministerio del Aire tiene el número 635, con fecha 28 de mayo de 1935, y dice: "El alumno premilitar Bruno Mussolini es nombrado piloto pre-militar, tras haber terminado, con fecha 28 de mayo del Año XIII, las pruebas de vuelo sobre un aparato "C. 100" y los ejercicios teóricos establecidos. El Ministro, Mussolini". En mi Diario y con referencia a ese día, leo: "Hoy ha hecho Bruno las pruebas exigidas para ser nombrado piloto de aviación. He presenciado el aterrizaje, que ha sido brillantísimo. No se dirá que preparo a mis hijos para la vida cómoda".

Continuó el entrenamiento y poco después fué nombrado piloto militar. Era la tarde del 24 de agosto de 1935 cuando salieron para África Victorio y Bruno. Recuerdo el episodio y lo recuerda mi Diario. Estábamos reunidos en el salón de música de Villa Torlonia. La hora de salida era las dieciséis, para estar en Nápoles al caer la tarde. Nos levantamos. La madre estaba conmovida, pero no dejó correr una sola lágrima. Nuestros adioses fueron sobrios. En el temperamento de nuestra raza está marcada la mayor discreción en efusiones. Victorio me escribió desde África una o dos cartas; Bruno, un saludo en una postal. Y nada más. Y yo creo que no escribí nunca, ni a uno ni a otro. Sin embargo, sabía todo lo que hacían y supe que los dos se portaban bien bajo todos los aspectos. No eran los hijos del Duce: eran dos jóvenes Oficiales del Aire que combatían y no querían privilegios ni distinciones, sino el trato común a los demás.

En mi Diario, con fecha 4 de septiembre de 1935, consta: "Mientras se desarrollaban los ejercicios gimnásticos en la Plaza de Sena he recibido el telegrama que adjunto a estas páginas. Vale la pena de recordarlo con orgullo. El telegrama dice: "Hemos realizado hoy nuestro primer vuelo de cerca de dos horas por este territorio. Abrazos. Victorio y Bruno"."

Con fecha 5 de octubre dice el Diario: "En este momento recibo un telegrama de De Bono desde Coatit y me dice que estamos en nuestro sitio. Esto me hace pensar que estamos en Adua. Me dice también que mis hijos se portan muy bien como aviadores en la guerra." Y sigo tomando de mi Diario del año 1936. Siete de enero: "El Comandante Luciano me comunica la siguiente información telegráfica recibida de Asmara: "En una operación de reconocimiento sobre Amba Aradam el aparato de Victorio ha recibido un cañonazo en la parte izquierda. El proyectil ha explotado en la torrecilla del observador produciendo cincuenta impactos. Toda la tripulación ha regresado sana y salva a Asmara". Con fecha 13 de marzo: "En este momento recibo un telegrama del Mariscal Badoglio que me anuncia haber concedido a Victorio y a Bruno la medalla de plata por su comportamiento en ciento diez horas de vuelo sobre el enemigo. Estoy muy orgulloso". Y el 13 de mayo: "Ascenso a Tenientes de Victorio y de Bruno".

Del 2 de octubre de 1935 al 9 de mayo de 1936 Italia vivió uno de los períodos más dramáticos, más intensos y más luminosos de su historia. Aquellos ocho meses suenan todavía en muchas almas como una vivida epopeya. Todo fué firme, decidido, viril y popular, y tanta la ^belleza, la poesía y el esplendor revelados en el ánimo de los italianos, que todo parece romántico visto a esta distancia. Nunca hubo otra guerra que se sintiera tan hondamente. Nunca hubo tan sincero entusiasmo. Nunca una tan fuerte unidad de espíritu. Una guerra a una distancia de cuatro y seis mil kilómetros; un enemigo numeroso y cruel; un mundo inexplorado; la Sociedad de Naciones enfrente, la flota inglesa en el Mediterráneo, las Sanciones, y el 3 de octubre el paso del Mareb. Luego, las decisivas batallas de la primavera y la marcha fantástica hacia la capital. Tres concentraciones populares, improvisadas, como nunca vio la Historia, y luego la noche triunfal del 9 de mayo, que fué la mayor vibración de alma colectiva de nuestro pueblo. Terminada la guerra, Victorio y Bruno regresaron a Italia. Fué el 17 de mayo de 1936. Yo estuve en el aeródromo para recibirlos. También aquí saludos sobrios, no menos sobrios abrazos. Bruno estaba un poco flaco, pero aun cuando no tenía más que dieciocho años, los nueve meses de

guerra le habían puesto la toga viril. ¡ Era la primera de sus tres guerras!

No estaba lejos la segunda: Fué en el verano de 1937 cuando Bruno expresó su deseo de ir a España para combatir contra los bolcheviques. Lo dejé marchar. La base de su destacamento fué organizada en Palma de Mallorca. En aquel otoño voló Bruno varias veces sobre la zona roja, junto al litoral mediterráneo y aun en el interior de la península. Cuando Franco lo supo, se impresionó vivamente por esta participación, pero en un cierto momento se me hizo comprender que ya no era necesaria la presencia de Bruno. Se temían feroces represalias y no menos feroces exigencias en el caso de un aterrizaje forzoso. Comprendí que los españoles tenían razón, y ante la delicadeza de su proceder no me opuse a que Bruno fuese repatriado. Llegó a Roma hacia Navidad y lo primero que me dijo, después de unos saludos, fué esto: "¡Demasiado poco tiempo en Palma! ¡ No valía la pena empezar para terminar tan pronto!" En 1937 era ya Bruno un piloto formado, que pudo entrar en liza para conquistar las grandes marcas.

He aquí lo que dice Victorio de esta actividad de Bruno:

"Durante la guerra en África, Bruno se enamoró verdaderamente del vuelo y ya no tuvo miedo a los medios mecánicos, porque los dominaba. Ciertamente es poético decir que Bruno desde que iba en pañales miraba al cielo, pero no es verdad. Después del vuelo que hicimos en Várese con Sirtori y De Bernardi, volamos a menudo en Riccione, Roma, Venecia y todo lugar. Pero hasta que yo no tuve el título de piloto, la posibilidad material de volar era sólo latente. Llegaríamos, porque queríamos probarlo todo.

"Bruno consiguió el título los primeros meses de 1935 y tuvo como instructor al Comandante Ángel Tessore. Al acabar la guerra de África lo hacía mejor que yo. Y de allí vino el decidirse a pasar a la oficialidad activa del Aire. No sé cómo tuvo lugar este proceso. Entre Bruno y yo no había confidencias habladas, porque vivíamos siempre juntos y no necesitábamos palabras para expresar nuestro pensamiento. Además, en la familia nunca hemos sido expansivos. Desconocíamos los abrazos, los saludos y los besos. Bruno y yo nos habíamos escrito, en total, dos cartas y tres postales, y nos las habíamos escrito por necesidad. Por lo demás, hemos estado siempre juntos, bien que aun en estos últimos años en que nos alejaba, a menudo y por algún tiempo, nuestra diversa actividad, no nos hemos escrito. Sin ninguna emoción podíamos marchar yo a América y él al Brasil. Y al regreso no habría un pugilato para ver quién hablaba primero. Nuestras impresiones se las hubiéramos dicho a un amigo y las sabríamos nosotros a través de éste. Que tanto Bruno como yo no hemos sabido sacudirnos nunca una innata timidez.

"Cuando Bruno me dijo que quería hacerse militar, yo, que siempre permanecí de complemento, le hice observar que debería renunciar a muchas cosas. Sabía que no conseguiría convencerle, y así dejó sus estudios de Bachillerato después de haberse examinado del tercer curso superior en Asmara para poder ser Alférez, ya que tenía el grado de Sargento.

"Las manos de Bruno eran manos de piloto: robustas, duras, anchas, dominadoras, sensibles.

"Bruno había saboreado todas las alegrías y era completamente feliz. Sólo le amargaba apasionadamente una cosa. La única cosa que le dolía y que era todo para su orgullo: "La gente no cree que yo sea un buen piloto. No sólo la gente, sino también casi todos los Oficiales del Aire. Estos me colocan entre tantos otros ases que han conseguido la fama de mogollón".

"Sobre esta suposición, que, por lo demás, no era falsa, meditaba largamente Bruno y se franqueaba con quienes le conocían. En Trápani, los "cazadores", por más que lo estimasen, lo miraban con escepticismo. Un día regresó de Roma y a la hora de comer dijo al Coronel-Jefe de las escuadrillas de caza de aquel campo: "He estado en Montecelio. He visto el nuevo aparato de caza "Re 2.000". El Coronel pregunta: "¿Qué dicen los expertos de Guidonia?" Contesta Bruno: "Os lo puedo decir yo, que lo he probado." Sorpresa en el Coronel. Bruno había ido a Montecelio y la escena fué ésta: "¿Qué es aquel armatoste de allí?" El Coronel Tondi responde: "Es el "Re 2.000". Y Bruno: "¿Qué tal va?" El Coronel Tondi, que sabe con quién habla, le dice: "¿Lo queréis probar?" Y Bruno, que desde hacía dos años no volaba en aeroplanos de caza tan veloces, se pone el mono y dirige el vuelo con la mayor seguridad.

"El Coronel de Trápani quedó sinceramente asombrado.

"Por entonces Bruno pensaba pasar a los servicios de caza, y de no haber estallado la guerra

griega y ser trasladada su escuadrilla, sería ahora, sin duda, uno de los mejores "cazadores" de Italia.

"Solamente le importaba una cosa: la estimación de sus compañeros. Lo demás le tenía sin cuidado. Quería ser considerado profesionalmente y no por su calidad de hijo del Duce. ¡Era un iluso! La gente es tan malvada que no puede renunciar a su estúpida y cruel murmuración.

"Pero Bruno era verdaderamente capaz. Preguntádselo a los incrédulos que han tenido que convencerse; preguntádselo a quien ha volado con él. ¿Y quién podría decíroslo mejor que yo, sabiendo que nunca queríamos reconocer en ningún aspecto la superioridad del otro? Ahora que ha muerto estoy arrepentido de haber luchado con él, que era casi un cien por cien superior a mí.

"Bruno era un piloto excelente. Había llegado a esta guerra con un bagaje de experiencias técnicas y prácticas que permitían considerarlo como uno de los jefes de escuadrilla más en forma. Y lo sería siempre que se le considerase como el capitán X y no como Bruno Mussolini. Que, lo mismo que yo, Bruno era muy sensible a estas cosas y las comprendía a gran distancia.

"Y por esto y por su dominio de las rutas atlánticas había pedido, al principio de la guerra, que se formase un núcleo de aparatos dotados de gran autonomía. Pero, por razones distintas e incluso inescrutables, este proyecto, que mantenía con pasión, no fué aprobado. Disgustado, marchó a primeros de junio de 1940 a asumir el mando de la 260.ª escuadrilla de bombardeo rápido en el campo de Ghedi (Brescia). Esta escuadrilla constaba de los nuevos aparatos "Cant Z 1.007 bis", aviones que todavía necesitaban muchos cuidados y mucha experiencia para tenerlos a punto.

"Se trataba de aparatos que, especialmente en el aterrizaje, tenían dificultades de maniobra, como todos aquellos cuya experiencia todavía no ha sido estudiada.

"El entonces Comandante Gori Castellani, que mandaba el grupo, vio una mañana levantarse en vuelo un "Cant". "¿Quién va en él?, preguntó. El oficial de guardia contestó: "El Capitán Mussolini". "¿Con quién va?". "Solo". Disgustóse Castellani. El mismo, cuando subió por primera vez en un "Cant Z 1.007 bis" lo hizo acompañado de alguien que ya había ido en él. No es que no fuese capaz de ir inmediatamente solo, pero un aparato nuevo, con nuevos instrumentos y detalles, tiene necesidad de ser atendido cuidadosamente, de modo que no es menoscabo de la propia habilidad pedir la compañía de quien ya lo conoce. Bruno hizo un largo recorrido sobre el campo; luego aterrizó normalmente. Castellani lo cogió aparte y le dijo: "¡Vaya! ¿No podías haber ido con el Coronel Tadé ? ¡ Sabes cómo es! Y Bruno, secamente: "¡Hermoso papel hubiera hecho con mis subordinados! Si yo de subalterno veo llegar a mi nuevo Comandante y subir al avión acompañado, ¡vaya concepto que me formo! ¡Les he quitado así desde el primer momento la ilusión de tener que decir del hijo del Duce!".

"En esto se muestra la grandeza del corazón de Bruno y se subraya el dolor de tan irreparable pérdida". *

En estas palabras de tu hermano queda consagrada tu conciencia de aviador, tu voluntad de dominio sobre las cosas y tu deseo de cargar tú solo con riesgos y fatigas. Volar era para ti una misión, una alegría y un deber. Tu santo y seña, tu secreta consigna fué realmente: Siempre más adelante, siempre más arriba. En tu vida practicabas mi fórmula "vivir peligrosamente". Tu primer vuelo a gran distancia fué el del trayecto Istres-Damasco-París. En mi Diario de 1937 y con fecha 26 de agosto encuentro este pasaje:

"He ido al aeródromo a recibir a los victoriosos pilotos de la carrera Istres-Damasco-París".

Tu preparación para esta carrera, seria preparación como era costumbre tuya, está bien clara en la entrevista que concediste a un redactor del *Bxcelsior,* en Istres y en la víspera de la partida:

"Entrevistado en Istres por un redactor del *Excelsior,* ha declarado Bruno Mussolini:

"Estoy satisfecho de los vuelos de prueba realizados con mi aparato. Desde hace muchos meses lo piloto con absoluta familiaridad y siempre ha respondido de la mejor manera, incluso en condiciones atmosféricas muy malas. Precisamente con este mismo aparato he mejorado algunas

recientes marcas internacionales.

"Una cosa quisiera que quedara clara, y es que los aparatos con que concurrimos al vuelo Istres-Damasco-París no han sido construidos exprofesamente. Trátase de aparatos militares de hace tres años y que desde hace ya más de dos figuran al servicio de nuestro Ejército.

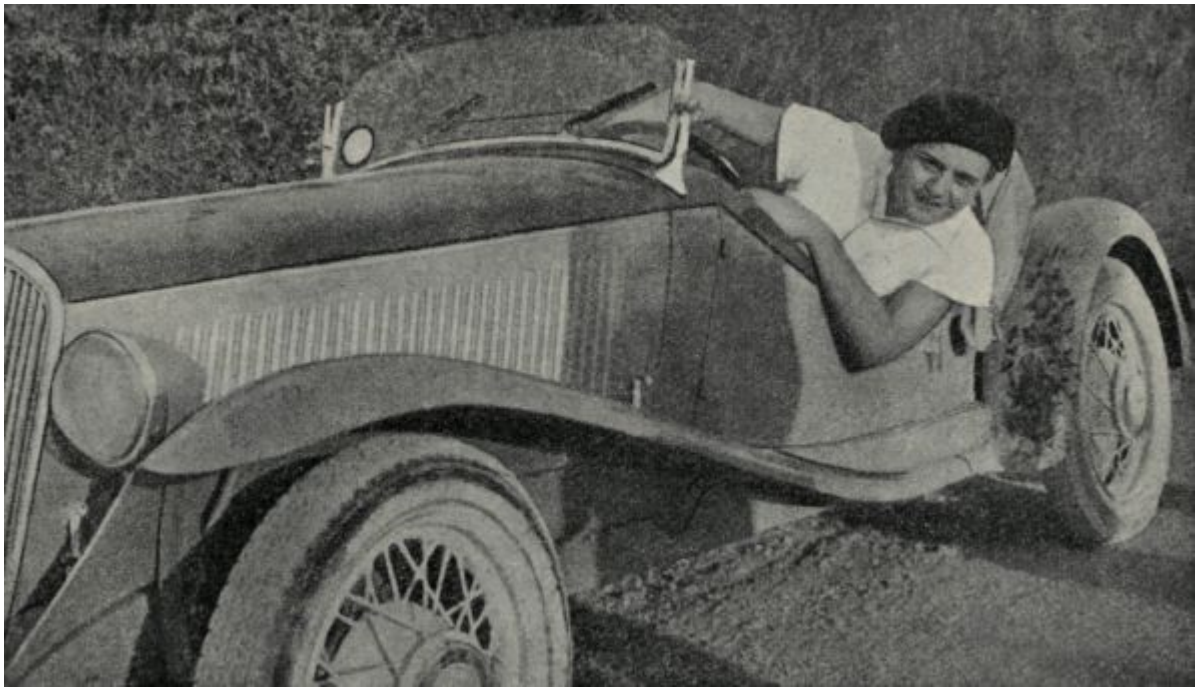


Ilustración 9. Las primeras carreras de automóvil.

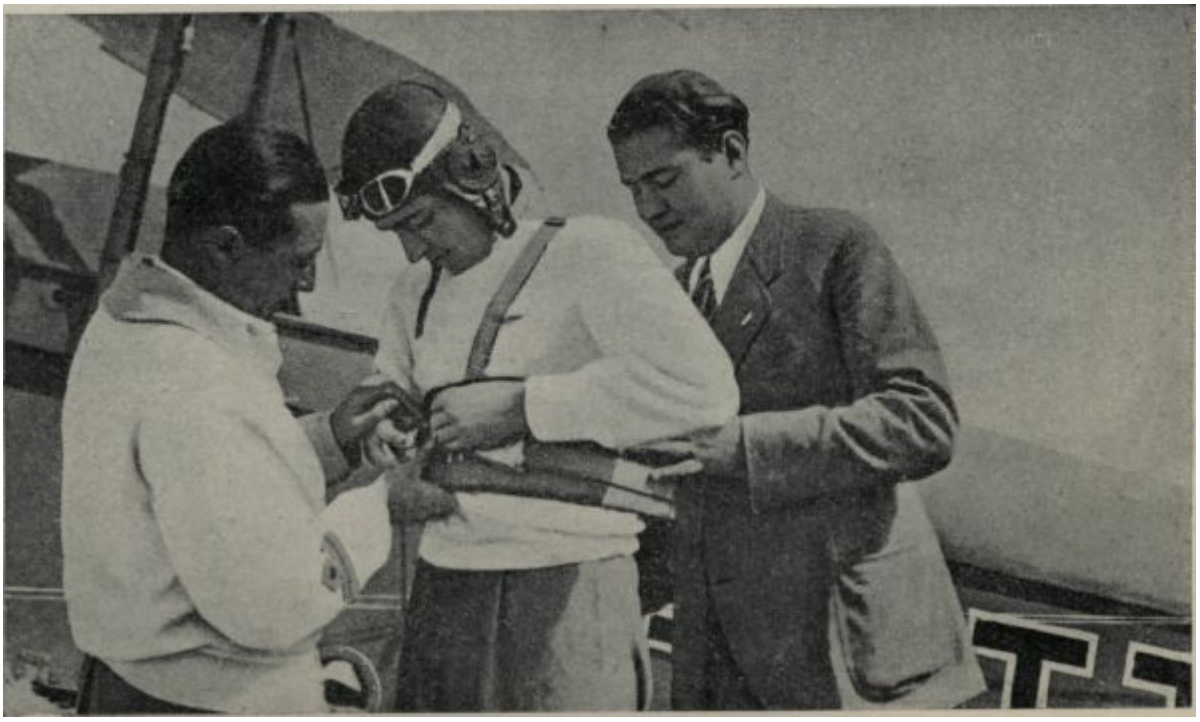


Ilustración 10. Alumno de Aviación.

Hemos escogido precisamente estos aparatos porque deseamos mostrar las posibilidades y el valor de nuestro material de serie, que en este caso no ha sido objeto de modificación alguna y

únicamente se ha revisado cuidadosamente y puesto a punto con precisión minuciosa.

"Quisiera que se supiese que los italianos acudimos a este vuelo internacional con tanta impaciencia esperado por el mundo, no para hacer un concurso de individualidades, no para que llegue primero alguno de nosotros, sino tan sólo para hacer una demostración de potencia, de conjunto y de regularidad.

"Si para esta carrera no se ha hecho nada especial, debo subrayar, sin embargo, que la preparación de los hombres y del material ha sido atendida escrupulosamente en los más pequeños detalles. Estamos siempre dispuestos y podemos afrontar cualquier eventualidad. Gracias a este estado de entrenamiento permanente hemos podido alinear para esta salida un número de aparatos de serie tan importante.

"Sabéis que el despegue con plena carga de esencia es una de las cosas más difíciles para un vuelo tan largo. Me satisface manifestar que me ha entusiasmado este aeródromo por sus grandes dimensiones y su perfecta conservación. Estoy seguro de que la salida se hará con regularidad absoluta. Ya veréis cómo nuestra escuadrilla, mandada por el Teniente Coronel Biseo, se mostrará digna del interés con que esta prueba es esperada y de la fama que nuestra aviación ha conseguido en todo el mundo.

"Por mi parte, podéis decir que apenas vuelto de la campaña de África, en la que he participado como Oficial de complemento, he decidido incorporarme al servicio aeronáutico, porque he sentido un gran entusiasmo por los vuelos de guerra y he llegado a considerar que es ésta mi vocación. Pedida la autorización al Duce, éste me la ha concedido muy fácilmente, lo que no es raro sabiéndole apasionado piloto. Luego, cuando le he dicho que quería tomar parte en esta carrera, no sólo me ha autorizado, sino que ha mostrado su satisfacción por mi deseo. Por otra parte, ha dado todo su apoyo a la empresa a fin de que se estudiasen todos sus detalles con el máximo interés. No quiero hacer pronósticos. Prefiero no aventurarme y esperar prudentemente la llegada a París para relatar de manera concreta cómo se desenvolverá nuestro viaje. Por consiguiente, hasta la vista en Le Bourget".

Durante el vuelo enviaste al *Popolo d'Italia* el telegrama siguiente, publicado en el número de 21 de agosto:

"A bordo del "S. 79", sobre el cielo de Albania, a la una de la madrugada, hora italiana.

"Mientras volamos sobre las costas de Albania os transmito estas notas por la radio de a bordo. Las condiciones atmosféricas han sido buenas hasta este momento. Únicamente aquí y allá algún nublado tormentoso. También se señala buen tiempo sobre Grecia, por la que pasaremos muy en breve, y sobre el Mediterráneo. Mantenemos contacto continuo con Roma y con los aparatos italianos. Por consiguiente, mis radiogramas irán fragmentariamente y con intervalos.

"Hemos volado sobre Italia hace una media hora y a una altura de 4.200 metros en la dirección Orbetello-Bari. La península se nos ha mostrado completamente estrellada por los haces luminosos de los faros de los aeropuertos. La organización preparada por el Arma aérea para cualquier eventualidad durante nuestro paso en las distintas bases ha representado para nosotros, más que una precaución, un saludo de la Patria.

"Hemos salido de Istres con el número trece a las 22,34, después de cuatro aviones franceses, uno inglés y siete italianos. Ha sido la suerte quien nos ha atribuido este número. Hay quien ha dicho que nos dará fortuna. Hasta aquí y en general la visibilidad ha sido buena, ayudada, sobre todo, por el plenilunio, cuya luminosidad a esta altura se refleja sugestivamente sobre el paisaje. La emoción de la carrera, como sucede en estos casos, ha desaparecido en el momento mismo de la partida. Toda nuestra atención está absorbida ahora por los difíciles cálculos en que ha de basarse nuestro recorrido, y de los que depende en su mayor parte el éxito.

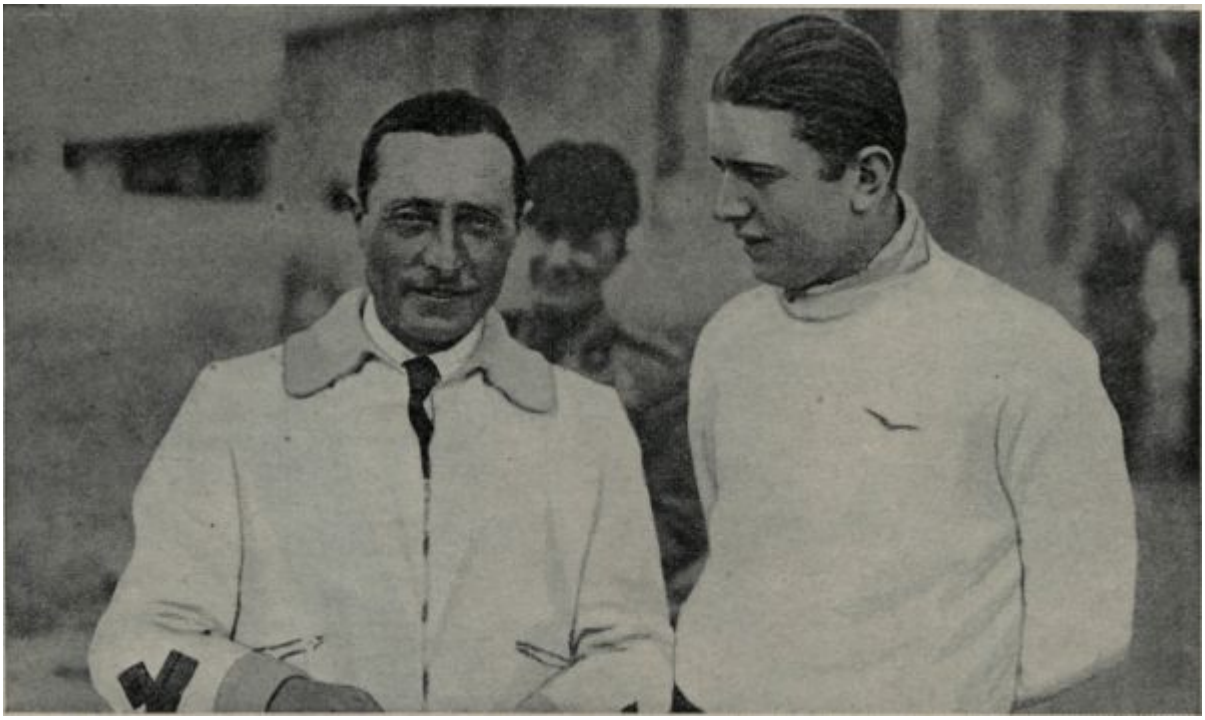


Ilustración 11. Bruno Mussolini con su instructor el coronel Tessore.

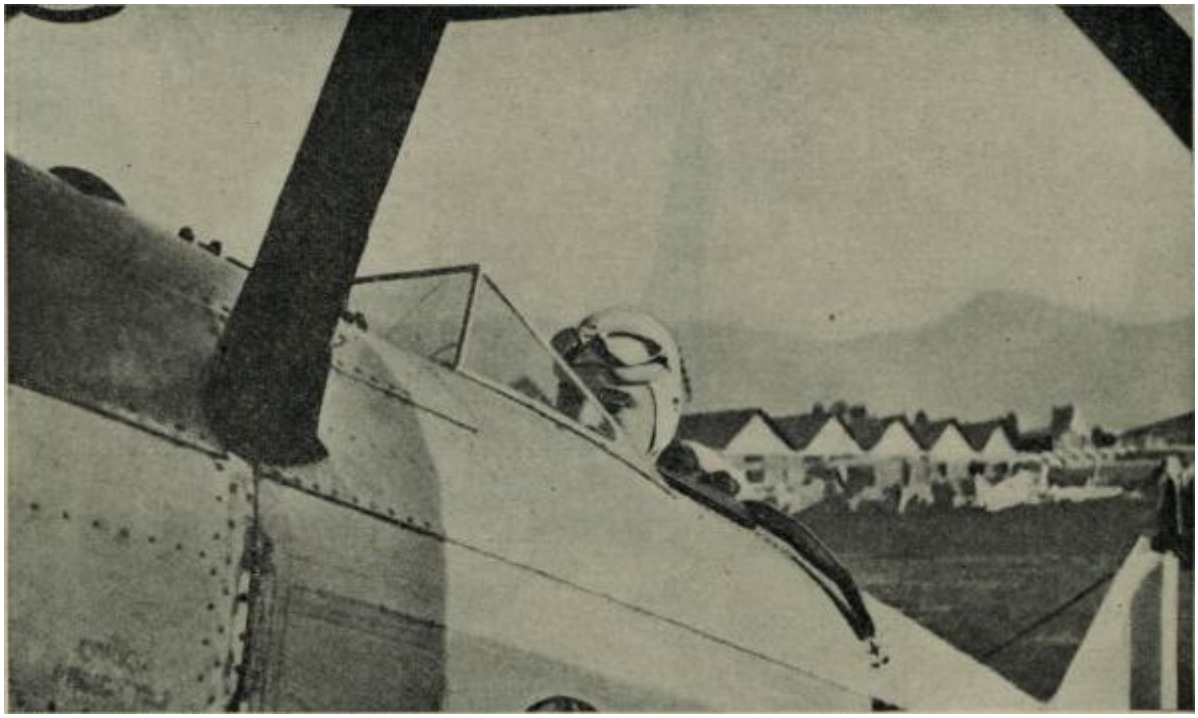


Ilustración 12. Un despegue durante el entrenamiento.

Ilustración 13. El beso del padre.

Ilustración 14. El Duce entrega a Bruno el Águila de Oro, emblema de la Aviación italiana.

"Suspendo la transmisión porque la radio nos sirve para cosas más importantes. Hasta mañana.

BRUNO MUSSOUNI."

Llegaste el tercero a Le Bourget. Acogida vibrante y simpática por las autoridades y por el público.

Pasaste en París los habituales e inevitables días de fiesta y ceremonia, con discursos, autógrafos y fotografías.

El *Popolo d'Italia* del 22 de agosto publicaba tus impresiones de vuelo enviadas desde París:

"París, 21 agosto.

"Cuando escribo estas líneas describiendo mi viaje, hace muy pocas horas que he llegado al aeródromo de Le Bourget. Realmente me había prometido a mí mismo tomar apuntes durante el vuelo y escribir las cosas notables que sucediesen. Pero en la primera parte del trayecto no sucedió nada de particular. Volamos sobre Italia a buena altura de manera que fuese mejor el rendimiento de nuestros motores. Desde más de 4.000 metros advertíamos perfectamente, en una noche clara y limpia, los reflectores de nuestros campos de aviación, encendidos para facilitarnos la derrota y tener así puntos de referencia seguros y fácilmente identificables. Las condiciones atmosféricas del Mediterráneo eran buenas y llevábamos una velocidad de 420 kilómetros por hora. Nuestros motores cantaban muy bien y nuestra velocidad se mejoraba por una fresca temperatura y un ligero viento favorable?

"Desde mi aparato, que, como sabéis, es el del Comandante, estaba en relación continua con el resto de la escuadrilla, de modo que podíamos saber siempre cómo iban las cosas.

"Según acuerdos prevenidos, informábamos a continuación a Roma sobre la marcha del viaje.

"Me olvidaba deciros que en las horas que precedieron a la carrera tuve cierta emoción, y que ésta desapareció apenas despegamos y nos dirigimos sobre el eje Orbetello-Bari.

"Llegamos a Damasco algo después del amanecer y aterrizamos fácilmente. Eran las 5,29, hora local. Nuestra velocidad media fué de 422 kilómetros por hora. Habiendo salido los últimos, es decir, con el número 13, pasamos a todos los extranjeros y a muchos de los nuestros. Llegamos con el número 3, precedidos solamente y por pocos minutos por los "S. 79" de Fiori-Lucchini y Cuppini-Paradisi. El aprovisionamiento requirió algún tiempo y pude bajar a tierra para airearme un poco. Me encontraba muy bien, y un cierto cansancio que me había acometido a las seis horas de vuelo, desapareció casi inmediatamente.

"Numerosos compatriotas y espectadores me pedían que firmase en sus carnets o en papeles que me ofrecían.

"Salimos de Damasco camino de regreso a las 6,17. Habían llegado todos nuestros aparatos, excepto los del Comandante Lippi y del Capitán Castellani, que nos habían comunicado tener averías en la hélice. Y hacía ya un largo rato que volábamos cuando se nos comunicaba que nuestro "S. 79" había tenido un accidente al despegar, que los pilotos no habían sufrido daño y solamente se había dañado el tren de aterrizaje por haberse hundido las ruedas en un terreno demasiado blando.

"El tiempo del viaje de regreso era tan malo como fué bueno el del viaje de ida. La navegación se hacía difícil por vientos borrascosos y por densas cortinas de nubes. Habíamos reducido notablemente nuestra velocidad ante el fuerte viento contrario y también por la inutilidad de forzar nuestros motores, encontrándose muy lejos los adversarios.

"Cuando habíamos atravesado el Adriático y nos dirigíamos hacia los Alpes, nos dimos cuenta de que nuestras hélices no daban el debido rendimiento, y ante esta fuerza mayor decidimos bajar. Aterrizamos en la pista de Cameri, a las 14,25, y volvimos a salir, apenas reparada la ligera avería, dirigiéndonos hacia París, adonde llegamos sin otro inconveniente.

"En conjunto estoy entusiasmado de nuestra carrera y de la prueba dada por aquellos valerosos compañeros que me han precedido. Si no hubiésemos tenido tiempo contrario, habríamos llegado a París en formación cerrada, como pretendíamos. Pero de este modo, en lucha con las condiciones climáticas adversas, la carrera y la prueba de hombres y material adquieren mayor valor. Por lo demás, la multitud francesa que llenaba completamente Le Bourget y me ha acogido con vivas muestras de simpatía, quedará convencida de nuestra superioridad y habrá podido comprobar directamente la preparación de los pilotos y la calidad de nuestro material de serie.

"Porque, como ya dije en Istres hace unos días, nuestros aparatos no han sido escogidos, sino solamente revisados y puestos a punto.

"Antes de concluir no quiero dejar de hacer resaltar la generosa prueba de los bravos pilotos franceses y del inglés Clouston, que han luchado audazmente contra las dificultades y han tratado de superar con su esfuerzo la deficiencia de los aparatos.

BRUNO MUSSOUNI."

En el aeropuerto del Lictor te vi bajar del aparato junto con tus compañeros. Estabas vestido de blanco y no dabas muestra de cansancio alguno. Te colocaste en fila, junto con los demás. Un cronista de *Le Vie dell'Aria* dice: "En el centro de aquella hilera de bravos está Bruno; frente a él, quien tejía su elogio era su gran padre. Pero Bruno era un soldado y el padre su Jefe; hemos quedado conmovidos y admirados de esta soberbia escena de estilo romano puro, en la cual el hijo, habiendo llevado a cabo una gran empresa, se mostraba humilde, y el padre se sentía, en la grandiosidad del momento, solamente el Jefe que ordena, juzga y premia".

Es verdad; yo no era otra cosa. Pero después, hablando, tenía mis ojos, Bruno, fijos en los tuyos, y dije: "He venido á recibiros para expresaros mi satisfacción. Habéis cumplido con vuestro deber: habéis vencido una batalla en forma real y verdaderamente brillante, como todo el mundo ha reconocido. Hay tres elementos que caracterizan a este vuelo: la absoluta regularidad en la salida y en la llegada a Damasco; la gran velocidad mantenida en la primera parte del recorrido y aun en la segunda y, sobre todo, la pericia con que algunas tripulaciones han podido dominar las dificultades presentadas por los elementos. Merecéis bien de la Patria, del Régimen y de la Aviación fascista".

Sobre tu mono blanco estaban los tres "Ratones verdes". Cuando llegaste a casa recibiste el fuerte abrazo que habías ganado y también el de tu madre; en silencio, como de costumbre. .

CAPITULO IV. EL VUELO SOBRE EL ATLÁNTICO

LOS "RATONES VERDES"

Todavía no habías cumplido veinte años cuando te dispusiste a atravesar el Océano. La preparación había sido severa. En 1937 habías volado muchas horas y conseguido algunas marcas.

Los periódicos del 10 de julio de 1937 publicaban el siguiente comunicado oficial:

"El día 8 del corriente un aparato trimotor "Sa-voia-Marchetti S. 79", provisto de motores "Piaggio P. XI R. C. 40" y hélices de paso variable "S. I. A. L", pilotado por el Teniente Coronel Atilio Biseo y el Teniente Bruno Mussolini, llevando a bordo al Brigada mecánico Herminio Gadda, partió del aeródromo de Montecelio para mejorar la marca internacional de velocidad de los 1.000 "kilómetros con 2.000 kilos de carga comercial, batida ya por Italia.

"El vuelo se desarrolló en el circuito cerrado cuyos puntos principales lo constituían las localidades siguientes: Fiumicino-Antignano (Liorna)-Rovine di Ansedonia (Orbetello). El aparato entró en circuito a las 7 horas, 10 minutos, 42 segundos 1/5, y salió a las 9 horas, 32 minutos, 20 segundos 2/5. El recorrido se efectuó, por lo tanto, en 2 horas, 21 minutos, 38 segundos 1/5, a la velocidad de 423,618 kilómetros por hora.

"El mejoramiento de la marca de velocidad de los 1.000 kilómetros con 2.000 kilos de carga supone al mismo tiempo el de las marcas de velocidad de igual recorrido con 500 y con 1.000 kilos de carga comercial.

"La marca anterior, batida el día 23 de septiembre de 1935 (Biseo-Castellani), con aparato "S. 79", motores "Alfa Romeo", a la velocidad media de 390,371 kilómetros por hora, ha sido, por lo tanto, superada en 33,247 kilómetros.

"El aparato "S. 79", que desde 1936 forma parte de la dotación de los grupos de bombardeo de la Aviación italiana, es de invención y construcción nacional en todos sus detalles, comprendidos los motores e instrumentos de a bordo.

"La Real Unión Nacional Aeronáutica ha sometido los informes y documentos del vuelo a la Federación Aeronáutica Internacional para que sea homologado como marca internacional de velocidad de los 1.000 kilómetros, con 500, 1.000 y 2.000 kilos de carga, respectivamente".

Y con fecha 14 de febrero de 1938-XVI, la Real Unión Nacional Aeronáutica expedía la siguiente certificación:

Capitán:

"Nos es grato confirmarle las homologaciones de la Federación Aeronáutica Internacional referentes a las siguientes marcas batidas brillantemente por usted en el año 1937:

CLASE C.

8 de julio.

- Velocidad sobre 1.000 kilómetros con 2.000 kilos de carga comercial: 423,618 kilómetros.
- Velocidad sobre 1.000 kilómetros con 1.000 kilos de carga comercial: 423,618 kilómetros.
- Velocidad sobre 1.000 kilómetros con 500 kilos de carga comercial: 423,618 kilómetros.

21 de noviembre.

- Velocidad sobre 1.000 kilómetros con 2.000 kilos de carga comercial: 430,622 kilómetros.
- Velocidad sobre 1.000 kilómetros con 1.000 kilos de carga comercial: 430,622 kilómetros.
- Velocidad sobre 1.000 kilómetros con 500 kilos de carga comercial: 430,622 kilómetros.

El Secretario de la R. U. N. A.,
EUGENIO GANDOLFI

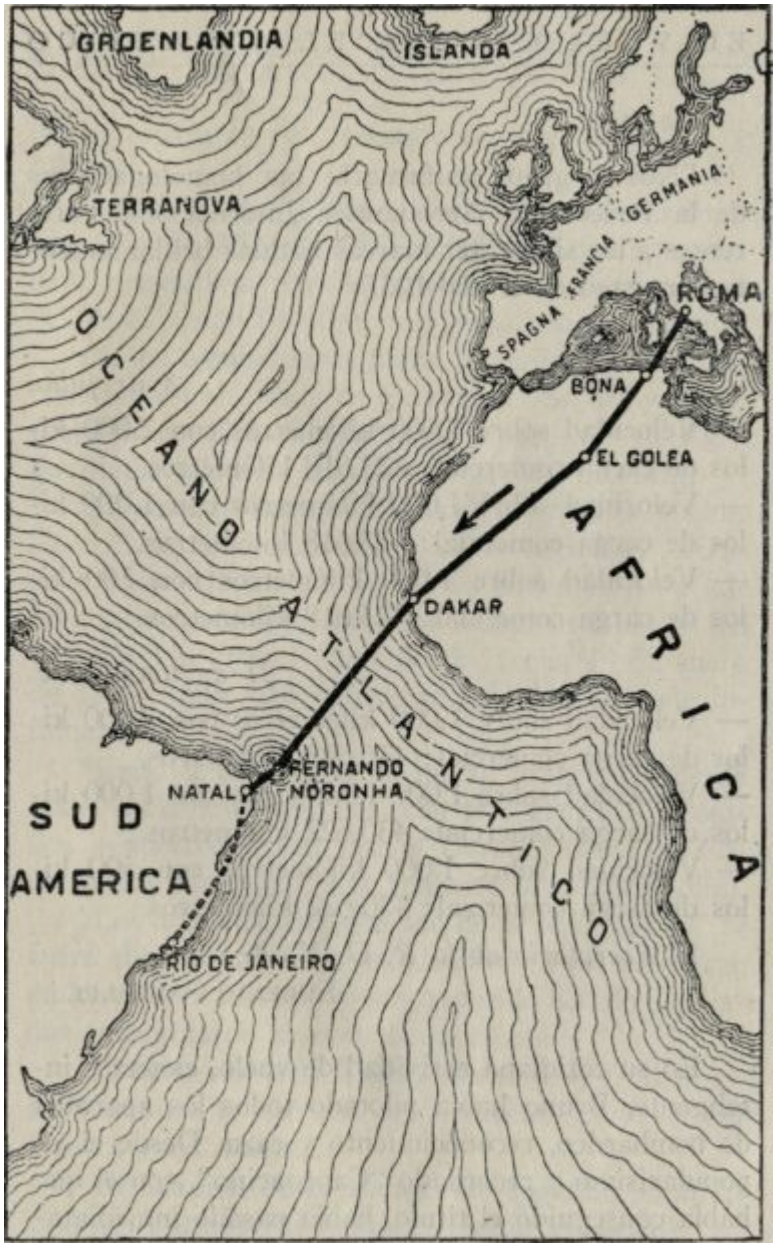


Ilustración 15. Itinerario de la travesía del Atlántico.

En su cotidiana actividad de vuelo, exacta e inteligente, Bruno había pilotado todos los aparatos de bombardeo, reconocimiento y caza. Desde el ya popularísimo y recordado "Caproncino", con el que había conseguido el título, había pasado inmediatamente al "$. 81" y, sucesivamente, a los viejos y lentos aparatos de reconocimiento "Ro *37" y* "Ro 41".

De los "€. R." ("Caza Rosatelli") había volado con el "C. R. 30 bis", el "C. R. 32"—el caza que realizó maravillas en la guerra española — y el "C, R. 42", nueva edición muy mejorada del anterior.

De los bombarderos había pilotado durante muchos meses, en paz y en guerra, el "S. 79" y el potente "Cant Z 1.007 bis". Por último, el "P. 108", que había pilotado seis veces antes del día fatal.

Ya estabas entrenado para los grandes vuelos. Te seducía la idea de llegar a ser "atlántico". Acaso era uno de los sueños de tu juventud volar de un continente a otro sobre los inmensos espacios del Océano. Un primer comunicado, fecha 19 de enero de 1938, anunciaba con estas palabras el vuelo inminente :

"Está ya preparado un nuevo gran vuelo desde Italia a América del Sur, con tres aparatos pilotados, respectivamente, por el Coronel Biseo, el Comandante Moscatelli y el Teniente Bruno Mussolini.

"Los aparatos elegidos son de la serie "S. 79", y entre ellos figura el que se clasificó en primer lugar en la carrera Istres-Damasco, donde las alas italianas consiguieron la primacía absoluta.

"El recorrido será Dakar-Natal-Río, y tal itinerario supone la travesía en formación de vuelo del Sahara y del Atlántico.

"El Coronel Biseo lleva como segundo piloto al Capitán Paradisi; el Teniente Bruno Mussolini, Comandante del "I. Brun", tendrá como compañero al Teniente Mancinelli, y el Comandante Moscatelli, al Brigada Crucianelli.

"El vuelo se sujetará a las siguientes características principales: gran velocidad y uso de las bases existentes, con exclusión absoluta de toda asistencia especial. Se trata, en fin, de una nueva afirmación de la industria italiana en serie y del valor de nuestros pilotos.

"Los aparatos han sido bautizados con el nombre de "Ratones verdes", según una característica expresión popular propia de quienes quieren hacer ver maravillas. Estamos, por lo tanto, ante otro acontecimiento aeronáutico significativo que experimentará desde el punto de vista práctico la posibilidad de una comunicación rapidísima entre los dos Continentes".

Posteriormente, otro comunicado daba algunos detalles en los siguientes términos:

"Es inminente—acaso cuestión de pocas horas— la partida para el gran vuelo Italia-Brasil proyectado hace algún tiempo por iniciativa de nuestros atrevidos pilotos, y del que tanto se ha hablado en la Prensa extranjera.

"Serán tres los aparatos que, en formación de patrulla, despegarán del campo de Guidonia y llegarán a Río de Janeiro haciendo escala en Dakar y en Puerto Natal. Las características de este vuelo serán las de una velocidad excepcional, pero, sobre todo, es importante el hecho de que los tres aparatos utilizarán las bases existentes tal como están dispuestas, sin valerse de ninguna forma especial de asistencia.

"La primera etapa Guidonia-Dakar supone la travesía del Sahara en formación y se desarrolla en una longitud de cerca de 4.300 kilómetros; la segunda, Dakar-Puerto Natal, atravesando el Atlántico del Sur, cubre una distancia de más de 3.200 kilómetros. Añadiendo los 2.500 de la tercera etapa Puerto-Natal-Río de Janeiro constituirá un recorrido total de más de 10.000 kilómetros. Se trata, pues, de una prueba nada fácil, cuyo éxito se confía a la bondad de nuestro material y a la pericia de nuestros pilotos.

"Los aparatos elegidos son los "S. 79". Sus características, aunque conocidas, son las siguientes: Velocidad de crucero, 450 kilómetros por hora; potencia, 2.250 HP.; altura máxima, 7.000 metros; carga útil, 3.700 kilogramos; autonomía de vuelo con carga de guerra, 2.600 kilogramos.

"Los "S. 79" tienen batidas seis marcas internacionales de velocidad en los 1.000 kilómetros con carga hasta 5.000 kilogramos, y en los 2.000 kilómetros, con carga hasta 2.000 kilogramos. Recordaremos aún que los "S. 79" tienen en su activo la victoria de la carrera Istres-Damasco-París. Los aparatos, que son los mismos que tomaron parte en este gran vuelo, llevan, como entonces, en la carlinga un signo que fué de buen agüero: el de los "Ratones verdes".

"He aquí los nombres de los aparatos y la composición de sus tripulaciones:

"Primer aparato, Jefe de patrulla: "I. Bise". Coronel piloto, Atilio Biseo; Capitán piloto, Amadeo Paradisi; Alférez piloto, Juan Vitalini Sacconi; Sargento mayor radiotelegrafista, Cubeddu;

Sargento mayor mecánico, Ardu.

"Segundo aparato: "I. Brun". Teniente piloto, Bruno Mussolini; Teniente Renato Mancinelli; Brigada radiotelegrafista, Boveri; Brigada montador, Arata; Brigada mecánico, Trezzini.

"Tercer aparato: "I. Moni". Capitán piloto, Niño Moscatelli; Capitán piloto, Castellani Gori; Brigada piloto, Crucianelli; Brigada radiotelegrafista, Frusciante; Sargento mayor mecánico, Matriciani".

Bruno, deja que yo consigne en estas páginas la entrevista que concediste al *Popólo d'Italia* el día 20 de enero, casi en vísperas del vuelo.

"En el campo de Montecelio, lleno de sol y resonante de motores, en el círculo que forman los montes Tiburtinos, el Teniente Bruno Mussolini nos ha hablado con una sencillez casi lacónica del gran vuelo que se dispone a realizar. El tono de esta entrevista, que el propio entrevistado ha hecho tan escueto con preguntas y respuestas precisas y exactas, dice ya bastante por sí solo de este joven soldado del aire, que a los veinte años ha luchado en la guerra con sereno valor como piloto y que ha realizado pruebas que quedan en las-crónicas aeronáuticas con una resonancia gloriosa.

"—El mando del aparato que se me ha confiado en el crucero que los "Ratones verdes" están a punto de realizar, me enorgullece, pero todos los pilotos de la Aviación fascista podrían hacer, con mi mismo entrenamiento, lo que yo hago. La condición necesaria para toda empresa aérea que se sale de lo corriente es una seria preparación, no ya ocasional y de carácter deportivo, sino tenaz y continua, que tenemos todos los pilotos de la Aviación fascista. En efecto; nuestras empresas, incluso las de carácter excepcional, no son el resultado de una política de prestigio, sino que constituyen la consecuencia natural de todo un vasto complejo de preparación que va desde la disciplina y entrenamiento del piloto hasta las excelencias del material y el ejemplo de los comandantes. El vuelo que dentro de pocos días vamos a emprender podía haberse ya realizado hace más de un año, cuando, con los mismos aparatos, los "Ratones verdes" se inscribieron en la carrera Nueva York-París, de la que luego desertaron todos los demás competidores, y que se cambió en la Istres-Damasco. Realmente en este período los "Ratones verdes" no han hecho nada que tenga relación especial con un entrenamiento para vuelos atlánticos. A decir verdad, han hecho más y mejor, pero de esto es prematuro hablar.

Ilustración 16. El Duce entrega a Bruno el título de piloto.

Ilustración 17. Bruno Mussolini, aviador.

H A B L O C O N B R U N O

»—¿Hay una razón particular que haya sugerido la elección de este recorrido?

"—La razón principal es evidente: nuestra ruta es la más breve entre Roma y América del Sur. Además, es también la más lógica para aeroplanos terrestres. La dificultad de volar sobre la cadena montuosa que habremos de atravesar a las pocas horas del despegue y, por tanto, con los aparatos muy cargados todavía—dificultad que hasta hace algún tiempo parecía insuperable y que, a juzgar por las insinuaciones de algunos periódicos franceses, con ocasión de la reciente marca de Tesei con el *"S.* 74", constituye un "prodigio" para aquellos señores—no constituirá un obstáculo demasiado grave para nuestros "S. 79", que, sin embargo, partirán cargados con 80 kilogramos por metro cuadrado más que el "S; 74" de la marca de Tesei.

"—¿No representará un esfuerzo enorme y también un gran riesgo el despegue con aeroplanos tan cargados ?

"—Todo es cuestión de preparación y de entrenamiento. En efecto, sería inexacto decir que un despegue como el que vamos a realizar nosotros, llevando a bordo carburante para 6.000 kilómetros, está al alcance de todos. Pero los "Ratones verdes" están entrenados para esto y para más todavía. Es probable que, si no precisamente en el curso de este vuelo, en otro no lejano, se podrá demostrar que con el mismo "S. 79" puede despegarse con provisión para etapas mucho más largas.

"—¿ Se han adoptado modificaciones, después de la Istres-Damasco, en los aparatos que se van a utilizar ?

"—Los aparatos son siempre los mismos. Realmente estaban todavía nuevos y no tenían necesidad de modificación alguna. Sólo se ha mejorado un detalle: los mandos eléctricos de control de las hélices de paso variable de tipo francés no eran perfectos y se han sustituido con material italiano, que inspira más confianza por su perfección y genialidad constructiva.

"—¿Podría indicarme cuál es la mayor dificultad del crucero que prepara?

"—No es fácil. La estimación de las dificultades de una empresa como ésta es muy relativa. Relativa por la bondad de los aparatos, que, en nuestro caso, son perfectos; por los motores, ya probados en numerosas pruebas precedentes y rigurosamente puestos a punto; por el mando del crucero, que está en manos del Coronel Biseo, un verdadero maestro del vuelo y de la navegación, tres veces "atlántico"; por la preparación de los pilotos... A este propósito casi puede decirse que la mayor dificultad podrá presentarse en la navegación. En efecto; antes del Atlántico, que de por sí presenta tantas incógnitas, habremos de volar sobre 2.000 kilómetros de desierto africano, absolutamente privado de todo punto de referencia seguro. Dada nuestra gran velocidad y el largo trayecto que nos proponemos hacer sin recibir suministros, hemos de preocuparnos de no desviarnos en ningún momento y por nada de la ruta fijada de antemano. El alargarla supondría un gran riesgo. El mayor auxilio nos lo dará, como siempre, la radio. Los aparatos con que van equipados nuestros aeroplanos son perfectos y pueden considerarse de los más potentes que existen en el mundo; pero lo excepcional del recorrido debe hacernos prever también la eventualidad de que en algún trayecto no pueda efectuarse el enlace con las estaciones de radio con las que nos proponemos estar a la escucha.

A pesar de todo estamos preparados también para este caso. Hace tiempo que practicamos la forma de fijar astronómicamente la situación con un método especial, al que el propio Coronel Biseo ha aportado ciertos perfeccionamientos por medio de una regla especial de su invención que nos permite obtener la posición con un error mínimo mediante una sola observación.

"—¿ Puede indicar, aunque sea aproximadamente, la velocidad media que podrán mantener durante el vuelo?

"—No aproximadamente, sino exactamente la tenemos prevista. Pero de esto será mejor hablar una vez realizado el vuelo. Bástele, por ahora, saber que nuestro aparato puede efectuar todo el crucero a velocidad superior a la de cualquier otro aparato que haya intentado o realizado antes que nosotros el enlace Europa-América. Esta será precisamente una de las características más notables de nuestro vuelo, junto con la que se deriva del hecho de que el vuelo se efectuará en patrulla de tres aparatos perteneciente a un grupo militar normal.

"—¿Y el emblema de los ratones? ¿Querría explicarnos por qué lo tomaron?

"—No son ratones, y menos aún ratoncitos. Son "sorci" y además verdes [1]. Ahora bien, la pregunta sobre esta insignia se nos ha hecho mil veces ya. Nuestro Comandante, que es en cierto sentido el que principalmente tuvo la idea, puede explicarlo mejor que nadie.

"El Coronel Biseo, que hasta este momento ha seguido nuestra conversación, interviene:

"—Tiene razón el Teniente Mussolini al rechazar en seguida el dictado de ratones por que toma a nuestros "sorci". Parece que no existe una gran diferencia, pero, sin embargo, la hay. Pregúnteselo a un romano. Los ratones muestran en su mismo nombre una melindrosidad que los "sorci" no tienen; los ratones hacen pensar en despensas caseras...; los "sorci verdi" del dicho popular de la región romana son, por el contrario, descarados, desvergonzados, despreocupados, y tienen una indiscutible superioridad sobre todos los ratones y ratoncitos que se han hecho célebres antes o después que los nuestros, al través de los cuentos, las fábulas y el cine. ¿Sabe usted cómo y dónde surgió la idea de tomarlos como emblema? Fué aquí, en el campo de Montecelio, hace dos años. Era durante el período de las Sanciones y esperábamos los aparatos

[1] Hay en esta dualidad de palabras, como en la alusión que sigue a un refrán romano, una fácil confusión, intraducible a la lengua española. La confusión resulta, sobre todo, de las dos palabras diferentes con que se designa al ratón, especialmente en la región romana: "topo" es allí el ratón, en un sentido genérico; "sordo" (plural, "sorci") es el ratón pequeño, vivaz, del que más adelante el mismo entrevistado da una gráfica y atinada descripción. En el habla popular romana, *far vedere i sorci verdi,* hacer ver los "sorci" verdes, significa disponerse a causar el asombro de alguien; porque los "sorci" no pueden ser verdes... No obstante esta dualidad de palabras, y haber conservado en este pasaje el vocablo original italiano "sorci" en aras de una mayor claridad, se ha traducido siempre por "ratones" en el resto del libro donde la palabra en cuestión tiene únicamente un valor apelativo, y por la que es universalmente conocida la gesta aérea del teniente Mussolini y sus compañeros de vuelo: los "Sorci Verdi", los "Ratones Verdes"

que habían de salir de la conocida industria lombarda destinados especialmente a nosotros: los “S. 79". Como es natural, no faltaban escépticos. La conversación corriente en Guidonia por aquellos días entre mis pilotos, obligados durante la espera a hacer prácticas con modelos más anticuados, y los pilotos de otros grupos mejor dotados, era aproximadamente ésta: "—¿Cuándo llegan los famosos "S. 79"?—"Lo veréis en seguida porque os dejaremos asombrados. Veréis todos los "sorci verdi"... Mientras tanto, en el extranjero empezaba a hablarse de la famosa carrera de Nueva York-París, y, naturalmente, después de la adhesión italiana, vinieron los consabidos maliciosos: "—Los italianos se inscriben con un aparato militar que no podrá hacer la carrera, etcétera, etc." La respuesta de mis pilotos se convirtió en pragmática: Verán los "sorci" verdes...

"Lo demás ya se sabe; cómo acabó el proyecto de la Nueva York-París y cómo los "Sorci Verdi" vencieron en la Istres-Damasco... Después de este otro vuelo, el significado de nuestra insignia se hará todavía más evidente..."

Mientras estamos hablando llega un Oficial muy joven y se cuadra ante el Teniente Mussolini. Es un amigo suyo de la infancia ligado también a la pasión aeronáutica. Ha seguido a Bruno Mussolini como camarada en la guerra y lo seguirá ahora en el vuelo atlántico. Se ha cuadrado porque viene a advertir no al amigo, sino al Comandante de escuadrilla, que está preparado un determinado informe.

El Teniente Mussolini es, efectivamente, desde hace unos meses, Comandante efectivo de una escuadrilla del 12.° grupo: la 205. El mismo nos lo comunica no sin orgullo: "Es un cargo—dice—que da mucho trabajo y que implica una gran responsabilidad". Con esta frase nos despide el joven hijo del Duce."

Otro periodista habla de ti así en el *Corriere della Sera:* "Para darnos una idea de la ruta, el Coronel Biseo nos conduce al despacho tranquilo y luminoso donde se ha preparado la empresa. Allí encontramos al Teniente Bruno Mussolini, que con el Capitán Moscatelli y otros Oficiales se ocupa en examinar mapas y aparatos de precisión. El segundogénito del Duce pilotará, como es sabido, uno de los tres "S. 79" que tomarán parte en este atrevido crucero.

"Es muy joven, pero tiene ya un activo de cientos de horas de vuelo y una experiencia que ha ido formándose al través de empresas nada fáciles y en numerosas acciones de guerra. Posee ya la habilidad y la seguridad de los viejos pilotos junto con la audacia de los más jóvenes. Biseo, que tiene puesta en él toda su confianza, le ha confiado recientemente el mando de una escuadrilla. Lo que más sorprende en Bruno es su modo de ocultar bajo un velo de seriedad taciturna ese entusiasmo frenético, ese sentido de la aventura y ese fuerte espíritu agonístico que luego se revelan tan imprevista y vivazmente en las empresas de que está enjoyada su carrera de aviador".

Y ahora permíteme que mire mi Diario: el Diario que he llevado hasta el 31 de diciembre de 1940.

Con fecha 23 escribía: "Mañana 24 parte Bruno para el vuelo transoceánico. Esta noche dormirá en el campo. Nos ha saludado con mucha tranquilidad".

En casa se hablaba desde hacía unos días de tu vuelo, pero sin la menor agitación. Tu madre estaba, como siempre, tranquila y confiada. Hacia las veintidós te fuiste a Guidonia. Nos saludamos con una sobriedad que diría rural. Todavía encuentro en mi Diario: "Los primeros partes del vuelo de Bruno son excelentes. Velocidad, 420 kilómetros por hora. A mediodía han realizado ya la mitad del recorrido, que es de 4.000 kilómetros".

La partida se efectuó en Guidonia sin discursos ni ceremonias, cuando aún no amanecía. Poco antes de partir dictaste este artículo para el *Editoriale Aeronáutico:*

"Una de las mayores ambiciones de todo piloto hasta hace unos años, desde que la aviación se liberó de las cadenas de la limitada capacidad de autonomía, ha sido la de atravesar el Atlántico. Hoy, después de los numerosos vuelos al través de los océanos, entre los que son brillantísimos los realizados por italianos, el enlace aéreo de las dos orillas ya no es una empresa excepcional. Pero para un piloto joven como yo, un vuelo de tan gran alcance por rutas que durante tanto tiempo han estado rodeadas de una aureola de invencibles y han conocido tanta gloria y tantos sacrificios, me entusiasma y me atrae. Tanto más cuanto que confiamos realizar

esta empresa con características técnicas netamente superiores a todas las establecidas anteriormente por otros en igual recorrido. La pasión del aviador se alimenta constantemente por un instinto de superación y de progreso.

Ilustración 18. En el campamento de Makallé.

Ilustración 19. Legionario en África Oriental.

"Otro aspecto que hace para mí atrayente este largo vuelo es precisamente su extensión. Los territorios que vamos a atravesar me son totalmente desconocidos. Por ahora sólo tengo de ellos en la imaginación el árido trazado de los muchos mapas que he consultado durante la preparación de la derrota. El recorrido de estos 10.000 kilómetros que pensamos efectuar en un tiempo muy breve no ofrecerá, desde luego, paisajes encantadores en el sentido vulgar de la palabra; gran parte de la primera etapa, a la que damos gran importancia para los efectos del éxito de nuestro programa, es desierto y está absolutamente desnuda; la segunda parte presentará, si la visibilidad es favorable, un enorme espejo gris-azul: el océano. Mas para el piloto, el paisaje no se compone de elementos de belleza convencional, sino de una infinidad de pequeños detalles que, viniendo del exterior en contacto con los manómetros, instrumentos de navegación y con todos los mecanismos del aparato, se funden, en el clima especial de la cabina de un avión en vuelo, con los estados de ánimo más sugestivos. La zona más hermosa y, naturalmente, la que miraremos con mayor alegría después de haberla alcanzado mediante un esfuerzo nada leve, será la de la costa de la América latina.

"La responsabilidad que se me ha confiado con el mando de uno de los aparatos de los "Ratones verdes" en este crucero, si bien me ha llenado de orgullo, me ha incitado, por otra parte, a dedicarme con la mayor atención al trabajo preparatorio de la empresa.. El entrenamiento lo había adquirido ya al través de numerosos vuelos realizados en servicio o en empresas especiales con los "Ratones verdes", de los que tengo el orgullo de formar parte desde su constitución. Pero no es únicamente con el entrenamiento como se prepara uno para vuelos de tanta importancia. En mi calidad de Jefe del aparato he cuidado personalmente la preparación de todos los mecanismos del aeroplano del que soy responsable, y de un modo especial me he entrenado en los despegues con grandes cargas en las alas, los cuales han requerido un estudio intenso, aunque han sido simplificados los instrumentos y sistemas de navegación astronómica que hemos adoptado para garantizar nuestra navegación. Les he dedicado los más atentos cuidados, porque el éxito de nuestro vuelo dependerá precisamente de la marcha de aquélla.

"El aparato que utilizamos es un veterano de las glorias aviatorias, y ya no guarda para nosotros ningún secreto. Sus excepcionales condiciones de vuelo me ofrecen una seguridad absoluta. Entre las experiencias realizadas recordaré una de las más notables: la perfecta conservación de la línea de vuelo, con un peso total de 10.000 kilogramos, utilizando solamente dos motores, y la posibilidad de mantenerse en el aire, una vez disminuido el peso del carburante por medio de la palanca de descarga, incluso con un solo motor.

Ilustración 20. En el aeródromo de Asmara.—(Noviembre de 1935).

Ilustración 21. El regreso de África.

"El Teniente Mancinelli, que es mi segundo de a bordo en el "I. Brun", ha sido un colaborador precioso durante el período de preparación. Es un excelente compañero, muy joven y tan entusiasta como yo por realizar este vuelo. Irá también con nosotros el Teniente Vitalini, a quien estoy ligado por la más cordial camaradería. Juntos obtuvimos el primer título y juntos luchamos en África.

"De acuerdo con el deseo del mismo Comandante Biseo, hemos elegido en común a los especialistas que compartirán con nosotros las fatigas y alegrías de la empresa. Son el Brigada Arata, montador expertísimo y apasionado por la aviación, hasta el punto de haber obtenido no hace mucho el título de piloto civil por cuenta propia; el Brigada Trezzini, motorista que ya estuvo en mi grupo en África Oriental y al que, por tanto, he podido apreciar en vuelos especialmente difíciles, y el Brigada Boveri, radiotelegrafista y ya "atlántico" por haber tomado parte en el crucero del "Decenal", con igual cometido. Nuestra partida es ya inminente. En este momento, el piloto no tiene más que dedicarse por entero a la acción. La parte más gravosa de la empresa ha sido ya superada".

PARTES DE VUELO

Quiero reseñar aquí los partes que tú y tus camaradas enviasteis durante el vuelo, y que son elocuentes en su laconismo militar:

"I. BISE.—12 horas (24-1-XVI).—Hemos dejado a nuestras espaldas Ksabi y Ber Adrar, últimos aeródromos del desierto, y nos dirigimos hacia la costa. Nuestras radios funcionan perfectamente, permitiéndonos estar en contacto continuo con Guidonia. El viento se ha hecho muy impetuoso.—Biseo".

"I. BRUN.—14 horas (244-XVI).—Volamos en pleno desierto. La visibilidad se ha hecho cada vez menor, pero nuestra derrota sigue con seguridad. Nos han sido útilísimos los instrumentos de

posición astronómica que hemos traído. Los motores funcionan de una manera perfecta. Mantenemos una velocidad altísima, a pesar del fuerte viento de costado y en algunos puntos francamente contrario. En fin, estamos contentos de la manera cómo se desarrolla el vuelo hasta ahora. Hemos almorzado, y no sin apetito, a la vista de las grandiosas cumbres del Gran Atlas. Si todo continúa así, dentro de unas tres horas estaremos en Dakar.—BRUNO MUSSOUNI-".

"L MONI.—15,30 horas (24-1-XVI).—En este momento empezamos a divisar el Atlántico. Como consecuencia del viraje que hemos hecho hacia el Norte tenemos de costado el viento, que antes nos era francamente contrario. Los aparatos se portan admirablemente, como siempre. Mantenemos una velocidad elevadísima, lo que contribuye a conservar el buen humor de la tripulación.—Moscatelli".

"I. BISE.—17,45 horas (24-1-XVI).—Dentro de treinta minutos aterrizaremos en Dakar. Estamos a la vista de la costa, a la altura de Saint Louis. La visibilidad ha vuelto a ser casi normal, pero el horizonte está todavía velado por las arenas en suspensión, que alcanzan cotas elevadísimas y que en algunos puntos superan los 5.000 metros. Bajo el sol ecuatorial, este polvillo iluminado por resplandores rojizos refleja las siluetas de nuestros aparatos, que conservan la formación que adoptamos al partir. El I. BRUN está a mi derecha. El I. MONI, a mi izquierda. En conjunto, el vuelo ha sido bueno. A pesar del fortísimo viento, el horizonte era clarísimo sobre el Mediterráneo, que hemos dejado al cabo de menos de una hora y cincuenta minutos de vuelo. Hemos atravesado las pendientes extremas de la cadena del Atlas en dirección a Bona, a la altura de 4.000 metros, iniciando la travesía del Sahara. Aquí la visibilidad ha empezado a atenuarse a causa de la arena suspendida en la atmósfera, que se ha ido haciendo cada vez más opaca, lo que nos ha inducido a desviar nuestra ruta hacia el Norte paralelamente a la cadena del Atlas. Nuestro entrenamiento y el perfecto instrumental de los aparatos han permitido afrontar sin dificultad alguna estas condiciones meteorológicas, que, por lo demás, son bastante frecuentes en el desierto en esta estación. El enlace con mis aparatos ha sido constante y muy regular.—Biseo".

"I BRUN.—17,50 horas (24-1-XVI).—Estamos a la vista de Dakar, cuyas blancas casas planas están iluminadas por el sol poniente. Después del largo vuelo sobre el desierto nuestros ojos descansan, por fin, en la vegetación de los oasis de la costa y en el mar. La primera etapa del vuelo está hecha. Ni yo ni mis compañeros sentimos cansancio. Menos aún lo sentirán las tripulaciones de los otros aparatos, que están muy entrenadas en los grandes vuelos. Dentro de poco haremos los cálculos exactos, pero desde ahora podemos comunicar que, a pesar de la desviación aconsejada por las condiciones atmosféricas, nuestra velocidad ha alcanzado la media de más de 400 kilómetros por hora.—BRUNO MUSSOLINI".

"I. BISE.—9,50 horas (25-1-XVI).—Despegue perfecto a las 9,10 en la pista de Dakar, donde se había reunido una gran multitud. Viento sensible de proa. He ordenado tomar altura hasta 3.600 metros. El I. BRUN está a mi lado. Sigue el I. MONI. Las previsiones meteorológicas son bastante buenas. Sólo son inciertas las condiciones de la zona bajo el Ecuador.—BiSKo".

"I. BRUN.—10,25 horas (25-1 -XVI).—Navegamos sobre el Océano, a 3.700 metros. Horizonte brumoso. Conservamos la formación de partida junto a I. BISE, sigue I. MONI. —BRUNO MUSSOLINI".

"I, BRUN.—11 horas (251-XVI).—El horizonte se ha obscurecido al suroeste. Oímos muy poco a Guidonia. Estamos en comunicación constante con las estaciones de la costa africana. He dejado hace poco los mandos a Mancinelli para hallar la situación con el sextante desde la torreta del fuselaje. Seguimos perfectamente la ruta, a pesar de la fuerte deriva.—BRUNO MUSSOUNI".

"I. BISE.—12,30 horas (25-1-XVI).—Estamos en los límites de una vasta zona tormentosa. Ordeno tomar altura para superar el imponente banco de cúmulos-nimbos que nos cierra el paso. Preveo que las condiciones empeorarán y que tendremos que lanzarnos en medio del temporal. El I. BRUN está a la vista. Sigue el I. MONI. Me encuentro tranquilo ante cualquier contingencia. Ambas tripulaciones están entrenadísimas en el vuelo sin visibilidad. Radio Guidonia se oye con intermitencia entre parásitos. También son difíciles las posiciones radiogoniométricas. Antes de que se oculte el sol tomaré la altura con el sextante. Luego preveo que por algún tiempo el sextante nos será inútil. El Teniente Mussolini me comunica que a bordo del I. BRUN todo sigue bien. Bruno, que durante la escala en Dakar ha querido vigilar personalmente el

aprovisionamiento de su aparato, estaba esta mañana lleno de entusiasmo y de deseos de partir.—BISEO."

"I. BISÉ.—13,15 horas (25-1-XVI).—Estamos en el centro de la zona tormentosa. Mantenemos el enlace con las estaciones de la costa africana. La visibilidad es mínima. Las sacudidas son violentas. Sólo a intervalos, en los momentos de claridad, consigo avistar al I. BRUN. Ordeno al Teniente Mussolini que se distancie. El I. MONI, que nos sigue a alguna distancia, acusa irregularidades en una hélice. El temporal es verdaderamente violento. Avanzamos entre frecuentes descargas eléctricas, que iluminan fantásticamente la cabina.—BISEO".

"I. BRUN.—14,14 horas (25-1-XVI).—Atravesamos la zona más densa de la formación tormentosa. Visibilidad nula. Navegamos con los instrumentos. El Comandante ha ordenado disminuir la altura.—BRUNO MUSSOUNI".

"I. BISE.—16,06 horas (25-1 -XVI).—Salimos de la tormenta al buen tiempo. El I. BRUN se me muestra inmediatamente a la vista. El I. MONI está todavía entre el temporal. Hemos vuelto a enlazar con varias estaciones y con la de Fernando de Noroña, adonde nos dirigimos. Esperamos llegar dentro de una hora. No oímos Guidonia.—BISEO".

"I. BRUN.—16,50 horas (25-1-XVI).—Después de haber efectuado a baja altura una vuelta sobre la isla de Fernando de Noroña, donde hemos visto grupos de gente en las alturas y terrazas, nos dirigimos por 222 grados magnéticos hacia la costa. Tenemos aún muchísima bencina. Moscatelli no está lejos, a pesar de las irregularidades de la hélice. Su vuelo es magnífico, dadas las condiciones en que se desarrolla.—BRUNO MUSSOUNI".

"I. MONI.—17,10 horas (25-1-XVI).—Me veo obligado a proseguir con dos motores solamente. A pesar de todo, el aparato vuela con magnífica velocidad.—MOSCATELLI".

"I. BISE.—17,29 horas (25-1-XVI).—Estamos a la vista de la costa brasileña. I. MONI sigue.-— BISEÍO".

"I. BISE.—17,30 horas (25-1-XVI).—Al General Longo.—Al entrar en aguas brasileñas, ruego presente nuestros saludos a Autoridades y pueblo brasileño.—BISÍO".

"I. MONI.—18,00 horas (25-1-XVI).—Por orden del Comandante me dirijo hacia Natal para aterrizar por la avería de la hélice. Tenemos todavía a bordo casi 3.500 litros de bencina.—MOSCATELLI."

"I. BRUN.—18,30 horas (25-1-XVI).—La costa rocosa, recortadísima, rota por frecuentes estuarios, sale a nuestro encuentro iluminada por el sol. Volamos ahora a la altura de Maceyo, al sur de Pernambuco. Debajo de nosotros hay una larga serie de islotes. El vuelo continúa perfectamente en medio de una atmósfera que, por fin, ha vuelto a ser límpida y serena.—BRUNO MUSSOLINI".

"I. BISE.—19,12 horas (25-1-XVI).—Moscatelli. me comunica haber aterrizado normalmente en Natal. La transmito mi entusiasta felicitación por su magnífica prueba. Con dos motores solamente funcionando el vuelo de 3.200 kilómetros de Océano, en las condiciones atmosféricas que hemos encontrado, supone una magnífica confirmación de las cualidades del material y contrasta la pericia de los pilotos italianos.—BiSEO".

"I. BRUN.—21,00 horas (25-1-XVI).—Volamos sobre Bahía, toda blanca y rodeada de bosques. Nuestro vuelo tiene la marcha regular que estaba prevista.—BRUNO MUSSOUNI".

"I. BISE.—21,35 horas (25-1-XVI).—Al atravesar Bar do Río Noce avistamos la zona de Caravellas, donde hace pocos días amaró el valiente Stoppani después de su magnífico vuelo-marca. Telegrafiamos al Subsecretario Valle nuestro saludo agradecido.—Biseo".

"I. BRUN.—22,00 horas (25-1-XVI).—Recibo un telegrama de papá que me llena de alegría. Estamos cerca de la meta y el vuelo continúa de manera perfecta.—BRUNO MUSSOUNI".

"I. BISE.—22,43 horas (25-1-XVI).—Estamos sobre la bahía de Río de Janeiro. El espejo de agua iluminado por el sol es hermosísimo. Nos dirigimos hacia el Pao de Azúcar. Volamos juntos. Ordeno recoger la antena de la radio para prepararnos al aterrizaje.—BISEO".

En Río de Janeiro os esperaban trescientas mil personas. Desde allí mandaba Biseo este mensaje: "Subsecretario Valle, Roma.—Ruego a V. E. se haga intérprete ante Duce sentimientos gratitud tripulaciones "Ratones verdes" por haberles concedido alto honor ofrecer esta modesta fatiga a la aviación fascista".

En mi Diario, y con fecha 25 de enero, encuentro: "He esperado hasta las 23 el anuncio de la llegada, después de haber seguido las etapas. Estoy orgulloso de Bruno y de sus camaradas. Es un vuelo que no será superado durante mucho tiempo".

EL DISTINTIVO DE "ATLÁNTICO"

En cuanto llegasteis a Río de Janeiro enviaste el siguiente mensaje a *Le Vie dell'Aria,* que lo publicaba en su número del 5 de febrero:

"El vuelo se ha desarrollado según el programa previamente establecido.

"Ahora, realizada la empresa, ésta es la consideración que se me presenta como más espontánea. Un vuelo de tan vasto alcance era la ambición de los "Ratones verdes" desde que tuvieron en dotación estos magníficos aparatos, y todos nosotros estamos hoy agradecidos a quienes nos pusieron en condiciones de realizarlo, y orgullosos de haberlo llevado a cabo. Yo especialmente, que soy el más joven de los pilotos de este crucero, siento la íntima alegría de la magnífica experiencia realizada.

"Ya he escrito en este periódico que nuestro vuelo no quería representar una empresa de excepción, sino más bien la afirmación de una técnica constructora y de todo un sistema de disciplina y entrenamiento, que son las características fundamentales de la aeronáutica italiana. La ruta atlántica se prestaba de una manera especial a esta prueba, porque desde hace mucho tiempo es objeto de estudios, tentativas y realizaciones por parte de otras aeronáuticas. Pero también he dicho que el vuelo que hemos realizado hubiera podido desarrollarse con igual regularidad en cualquier otra ruta. Esta afirmación es hoy, realizada la empresa, tanto más legítima cuanto que en este vuelo hemos superado dificultades geográficas y meteorológicas de tal variedad que no es fácil encontrar en otros recorridos; y lo hemos hecho manteniendo unas velocidades medias y una regularidad de conjunto constantemente superiores a las que otros han obtenido hasta el presente.

"Ya son conocidos al través de nuestros radiogramas los detalles del vuelo. No ha tenido en ningún momento instantes dramáticos y sólo raramente se nos ha presentado alguna dificultad. Las condiciones atmosféricas no han sido, en verdad, siempre favorables. Las nubes de arena de la primera etapa han disminuido con frecuencia la visibilidad, provocando diversos fenómenos que, por lo demás, son frecuentes en las zonas africanas. Los temporales que hemos encontrado en el centro del Atlántico han llegado a tener en ciertos momentos una violencia material fortísima. Pero en un vuelo de radio tan amplio no podían esperarse condiciones ideales en todo el recorrido.

"El aparato ha respondido espléndidamente, igual que los motores. Los instrumentos de que disponíamos han sido útilísimos, sobre todo en los momentos de intensa perturbación atmosférica. La instalación de radio ha funcionado siempre perfectamente en las manos habilísimas del excelente Boveri. A propósito de los especialistas que han hecho el vuelo con nosotros, quiero recordar la pericia y abnegación con que todos ellos se han entregado a sus tareas, colaborando eficazmente al éxito de la empresa. Verdaderamente son unos buenos compañeros, tan apasionados por el vuelo como los pilotos.

"Durante todo el recorrido he podido mantenerme constantemente en patrulla con el aparato del Comandante y con el de Moscatelli. Sólo en el último trayecto hemos tenido el disgusto de perder de vista al "I. Moni", que se había quedado atrás a causa de la desgraciada avería de la hélice, que disminuía la eficacia de uno de sus motores. La contrariedad que suponíamos en

Moscatelli y en su tripulación ha sido para nosotros el único disgusto del vuelo.

Ilustración 22. El Duce impone a Bruno la Medalla al Valor Militar.

Ilustración 23. En Riccione, en 1936.

"El distintivo de "atlántico" que me ha entregado mi Comandante en nombre de la Aeronáutica, y más aún el abrazo que me ha dado al bajar de la carlinga en el campo de Río de Janeiro, han sido para mí el premio mejor y más ambicionado.

BRUNO MUSSOUNI".

El entusiasmo fué inmenso en Italia, en Europa y en las Américas, especialmente en la latina. ¡El vuelo había sido hermoso, un vuelo verdaderamente histórico! Mi telegrama decía así: *"Coronel Biseo. Río de Janeiro.* — Pueblo italiano saluda con gran entusiasmo fulmíneo vuelo "Ratones verdes". Habéis alcanzado la meta al través del Mediterráneo, el Sahara y el Atlántico, y mostrado una vez más al mundo la potencia de las alas fascistas. Llegue a todos vosotros mi mayor aplauso y mi *A noi* de cantarada".

Todavía quiero transcribir tres mensajes; el del Rey Emperador decía: *"Benito Mussolini.*— Ruégole haga llegar la expresión de mi viva complacencia a los valientes aviadores por la magnífica empresa realizada con audacia y con fe".

Gabriel D'Annunzio me telegrafiaba así: "Cuando quise representar tu mito no pensaba que con tanta presteza superases el perfil a que me obligaba la lentitud del historicismo. Por virtud de tu valor y de tu constancia desaparecen hoy las denominaciones sugeridas a los pueblos inertes y a los geógrafos inciertos por tantos ajustes arbitrarios. Desde hoy tu Italia hace una realidad viva y activa de lo que un día fué un presagio lírico, un augurio desmesurado. Tu Italia hace de todos los océanos un océano solo enaltecido por un único nombre: "Océano heroico". No tiene límites sino los del mundo entero, en los de la potencia italiana y de la voluntad italiana. Mi querido compañero, déjame pedir a tu genio que este nombre se consagre y escriba en la proa de todos los aviones, simplemente debajo del número distintivo. Así en el océano heroico se ensancha la mística rapidez del porvenir y se determina el verdadero confín de una nación ejemplar.

"Haz que germinen en tu frente fértil estas semillas inmortales. Tú sabes desde hace tiempo la inquebrantable certidumbre que abriga mi corazón. En ella te abrazo, tuyo, *Gabriel D'Annunzio".*

Y el Mariscal del Aire ítalo Balbo, que ya había atravesado dos veces el Océano: "No sé si me es permitido expresar al padre de Bruno, el joven y victorioso "atlántico", mi ánimo jubiloso por la magnífica empresa realizada, pero como Mariscal del Aire siento que puedo decir a mi Jefe y Ministro todo mi entusiasmo por la velocísima y estupenda afirmación mundial que demuestra una vez más la continua superación técnica y humana de las alas fascistas lanzadas por el Duce a la conquista de todos los cielos. Devotamente".

Se publicaron otros muchos telegramas de personalidades italianas y extranjeras, y los periódicos de todo el mundo dedicaron columnas y páginas al estupendo vuelo. Pero estoy seguro de que no te parecerá mal que, junto a los de grandes personalidades, saque algunos del anónimo, algunos de la multitud que exaltó el vuelo. Miro entre los sobres que tú, como muchacho ordenado, habías conservado ordenadamente :

“Pasan los días, las semanas y los meses, pasarán los años, pero en el corazón de los italianos y de todos los brasileños quedará para siempre el recuerdo de tu vuelo audaz". Así escribía Cattaneo, Director de una casa fotográfica de San Pablo, y terminaba: "Vista, suerte y al toro, inmenso Bruno. Que a la audacia indispensable se una en el arte del vuelo una, aunque sea pequeña, parte de prudencia".

Un poeta, Arcángel Monti, de Nápoles, te enviaba una poesía que tiene cierto vigor y cierta altura:

"Sálvete o ver di eroi dal balzo

si ampio e fulmineo.

Nel bario della Patria che a tutti

i trionfi sovrasta!

Al mondo ch'e stupito di vostro

valor giovanile.
Díte che d'esti giovani la Patria
possiede coorti".

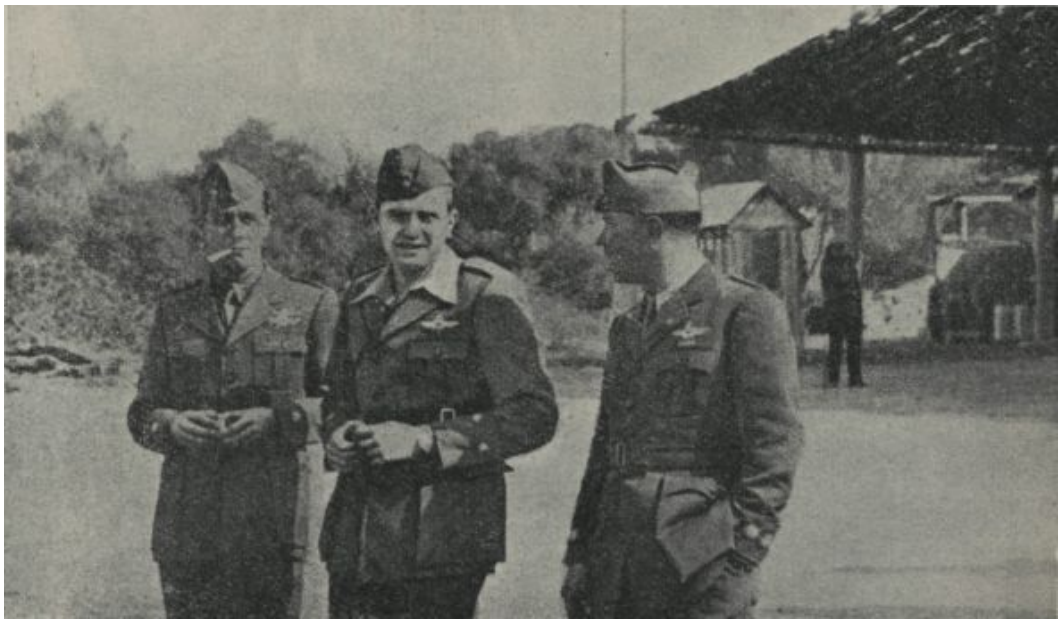


Ilustración 24. Aviador legionario durante la guerra de España.

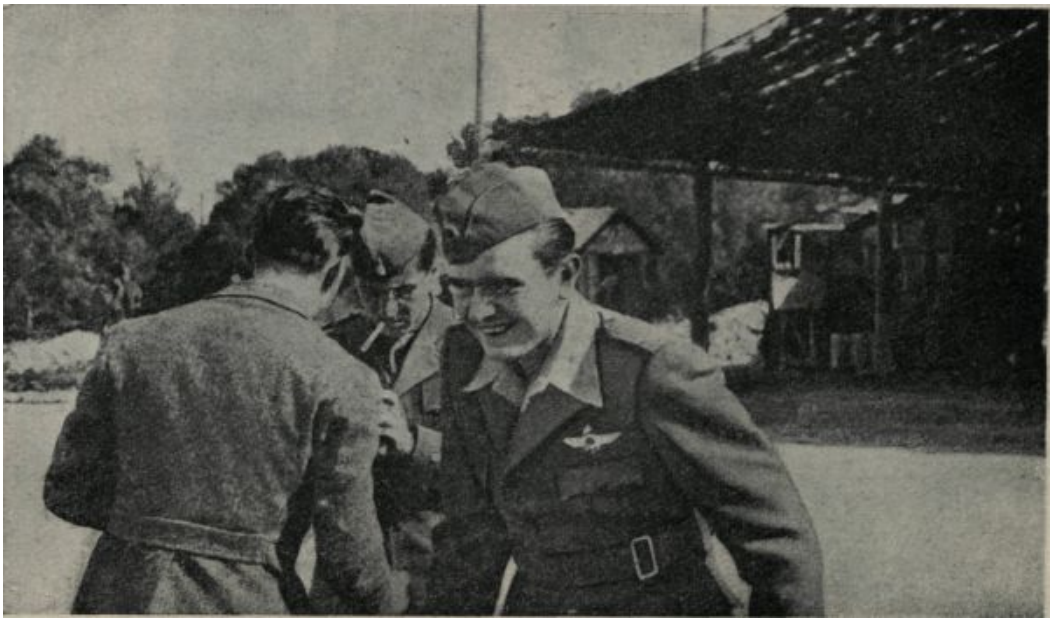


Ilustración 25. En Palma de Mallorca.—(Otoño de 1937).

Ejercito
Español
En atencion a los meritos
contraidos en Operaciones
de Guerra por el Capitan
Mussolini Bruno
El Jefe del Estado y Gene-
ralisimo de los Ejercitos
Nacionales ha tenido á bien concederle
la Medalla Militar
para que conste y para satisfac-
cion del interesado, expido en
nombre de S. E. el presente diplo-
ma en Burgos a 4 de Mayo
de 1939, Año de la Victoria.

Ilustración 26. Diploma de la Medalla Militar española.

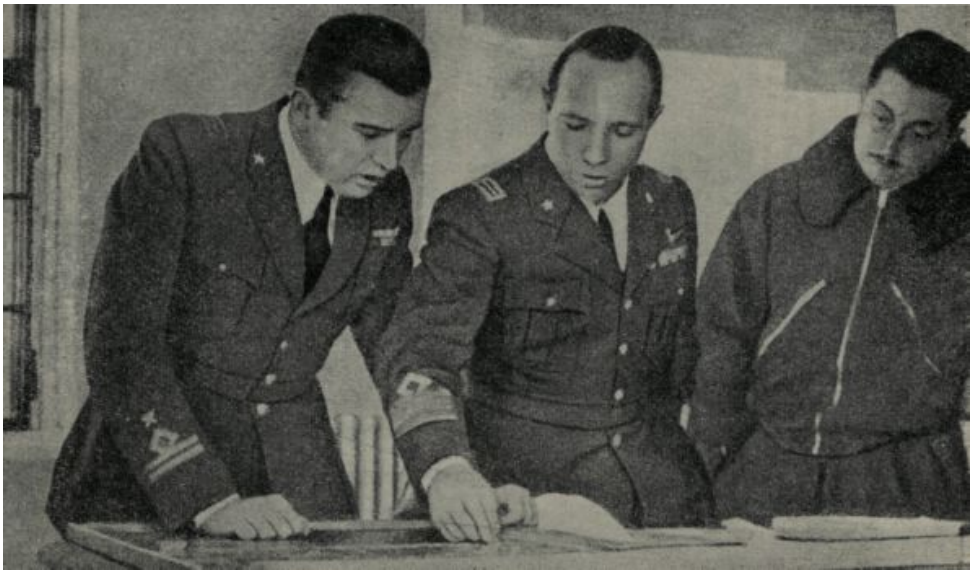


Ilustración 27. Bruno y Biseo preparando el vuelo transatlántico.

Todas las alumnas italianas y búlgaras de una escuela de Sofía exaltaban el vuelo con palabras inspiradas por el entusiasmo juvenil. Balillas y Flechas femeninas, artistas, poetas,

autoridades y gentes de todas clases enviaron misivas más o menos líricas y con frecuencia conmovedoras. El padre de Castellani — otro piloto — telegrafiaba: "Sabía que usted y mi hijo vencerían, porque en todos alentaba el espíritu del Fundador del Imperio". No faltaban dibujos rudimentarios y cartas de extranjeros escritas en un italiano lleno de buena voluntad, aunque no fuera más que aproximado, con peticiones de autógrafos y fotografías. Nacía el espíritu de emulación. Un Balila romano te escribía: "Estoy harto, de los mimos de mamá; tengo ganas de llegar a ser un aviador como tú". Dos señoritas querían verte, y te daban una cita en el Supercinema, Laura y Jole. "Llevaremos un pañuelo en la mano. Somos rubias", decían. Gran decepción de un escuadrista que esperaba a los "Ratones verdes" en Buenos Aires. ¿Te ha interesado la poesía "Las tres águilas", que "había brotado impetuosa" del corazón del poeta "en la visión espiritual del heroico vuelo"? ¿Te ha divertido la carta de los pequeños escolares de Riva del Garda? "Querido Bruno—decían—, hemos oído que has ido con tu aeroplano a América en veinticuatro horas. ¡ Qué valiente has estado! Ahora eres Capitán. Muchos niños dicen: Si Bruno ha hecho eso, supera ya a su papá. Pero la maestra, dice que es casi imposible".

No creo que hayas leído los poemas de circunstancias que se te enviaron, ni que hayas dedicado especial atención a las muchachas de Salerno, cuyo sueño "ha sido siempre el de conocer de cerca al más joven y valiente Capitán de Aviación". ¿Has enviado la radio que la maestra Adela Rinaldi te pedía para su escuela de Langhidano, en Parma? ¿Y la fotografía a los alumnos que la escuela rural de Marciano en el Municipio de Montefino (Teramo) ? De seguro que habrás encontrado excesiva a esa señora de Nápoles que "hubiera querido poseer un reino para ofrecértelo", aunque confiesa que ese reino está solamente "en su fantasía", y se limita a mandarte tu efigie "ampliada en blanco y negro". Un niño de escuela de Bari te admira y te escribe: "Eres todavía muy joven y ya muy valiente. ¿Cómo no tienes miedo de volar tan lejos y sobre el inmenso Océano?" Pero yo creo que entre todas ellas tú has leído seguramente la de Josefina Bianchi, tu maestra de la Escuela Elemental de Milán, que comenzaba: "Mi ilustre y gran discípulo. Perdone si me permito llamarle así, pero mi corazón no sabe encontrar otro vocativo... Quizá ya no se acuerde de la maestra que tuvo el gran honor de estar junto a usted durante tres años. Aquí, como recuerdo precioso, tengo las fotografías del primer vuelo de Várese, en marzo de 1927. ¡Y ahora! ¡Usted un gran aviador! ¡Oh, si pudiese volar yo también!... ¿Me perdonaría si me atreviera a pedirle una fotografía con unas líneas suyas ? Me atrevo a tanto porque conozco su bondad, siempre propicia a contentar a todos. Por motivos de salud hube de dejar la Escuela de Milán y ahora estoy aquí en la montaña, cerca de Placencia (Lugognano d'Arda). Estoy sola, y en mi descanso forzoso me consuelo pensando en los buenos tiempos que pasé con usted. Era muy joven, pero tenía un alma grande, caritativa, verdaderamente buena, y quería mucho a su maestra".

No menciono la crónica de tu estancia en el Brasil, al que le dejaste tu aparato en mi nombre y como obsequio. Fiestas, recepciones, manifestaciones, autógrafos... durante muchos días. Mirando las fotografías de entonces—en los periódicos italianos y brasileños—tengo la impresión de que todo este estruendo te dejaba un tanto indiferente. Sé que sólo entre los italianos pasaste horas de intensa emoción. Al regreso, Nápoles os acogió con una inmensa muchedumbre. Si mal no recuerdo, fui a recibiros a la estación de Roma. También allí había mucha gente. Subiste en mi automóvil y nos dirigimos hacia Villa Torlonia. Te esperaba tu madre. Te esperaban todos. Estabas contento, pero con sencillez. No te dabas el tono de haber hecho una cosa extraordinaria. Un vuelo, un vuelo largo y con suerte: nada más. En mi Diario y con fecha 22 de febrero encuentro escuetamente: "Ha vuelto Bruno". Habías vuelto de un gran vuelo. Habías dominado los espacios y, sin embargo, tus ojos tenían la sencilla limpidez de los de un chiquillo.

CAPITULO V. LA "L. A. T. I.

El vuelo estupendo entre Roma y Río de Janeiro no podía quedar aislado como un gesto sin consecuencias. Por el contrario, ese vuelo había de marcar el punto de partida de las comunicaciones aéreas regulares entre Italia y el Brasil. La importancia de un enlace rápido entre Europa y la América latina aparecía como una empresa relativamente fácil de organizar, y ésta fué la obra a que te dedicaste. Duro trabajo, porque las dificultades que había que superar—logísticas, técnicas y diplomáticas—eran verdaderamente grandes, y a ellas se añadían las rivalidades que, más o menos, intentaban hacer la competencia. Yo seguía tu trabajo y el de tus cantaradas. Al desaparecer la posibilidad de una combinación italo-franco-alemana, se decidió obrar por cuenta propia y asumir plenamente el peso de la empresa. Recuerdo el fervor con que tú me hablabas de la "Lati", de su desarrollo, de sus posibilidades y de su porvenir. Todo ello requirió muchos meses y sólo hacia finales de 1939, cuando ya tronaba el cañón en el Este e Italia había declarado su "no beligerancia armada", es cuando pudieron considerarse ya dispuestos hombres, aparatos, bases y escalas de partida, a lo largo de la ruta y a la llegada. En tu calidad de Director General quisiste hacer personalmente una inspección, y el 11 de noviembre volviste a recorrer una gran parte de la travesía atlántica. Así lo anunciaba un comunicado en los siguientes términos: "El avión "Savoia Marchetti 83", matriculado "I. Azur", llevando a bordo al Comandante Bruno Mussolini, Director general de las Líneas Transcontinentales Italianas, a los Comandantes Gori Castellani y Amadeo Paradisi y a los especialistas Aldo Boveri y Ángel Trezzini, salió de Roma el día 11 del corriente para visitar las escalas de la "L. A. T. I." en la ruta del Atlántico. El viaje se ha llevado a efecto con el fin de comprobar el estado avanzado de las obras y la eficacia de las instalaciones para poder fijar la fecha de inauguración de la línea aérea Roma-Río de Janeiro. El "I. Azur" partió del aeródromo de Guidonia el día 11, a las 7,45 horas, llegando a Sevilla después de 1.580 kilómetros de vuelo sin escala. La partida de Sevilla tuvo lugar el día 13, a las 7,30 horas, llegando a Cabo Juby a las 11,30 horas, después de un recorrido de 1.667 kilómetros. Después de visitar el aeródromo provisional, el Comandante Bruno Mussolini y sus compañeros de vuelo prosiguieron el viaje, a las 12,30 horas, en dirección a Villa Cisneros, donde aterrizaron a las 14,30 horas, después de haber recorrido otros 587 kilómetros. El viaje continuó el día 14, saliendo el "I. Azur" de Villa Cisneros a las 8,30 y aterrizando en la Isla de la Sal, en el archipiélago de Cabo Verde, a las 12 horas, después de haber realizado 1.080 kilómetros de cielo atlántico".

Al volver a Italia se trataba ya de fijar la fecha de inauguración del servicio regular, y se escogió el mes de diciembre, hacia finales del mismo. El interés del pueblo aumentaba: no se te ahorró una entrevista que concediste a la revista *Vie dell'Aria,* entrevista necesaria para consagrar todo cuanto se había hecho con el fin de traducir en actos una idea.

"Por esto—dice el periodista—hemos solicitado una conversación con Bruno Mussolini. Nadie mejor podría hablarnos de la "L. A. T. I.", que él ha contribuido a crear y que contribuye eficazmente a dirigir con criterios sólidos y audaces, ponderados y llenos de agilidad juvenil.

"Preguntamos primeramente acerca de las dificultades de organización que la Sociedad ha tenido que vencer.

"—Verdaderamente no han sido pocas — dice Bruno Mussolini—. Basta pensar que se habían tomado ya todos los acuerdos necesarios para utilizar en común algunas de las bases establecidas por otras líneas transatlánticas ya existentes, bases que contribuiríamos a perfeccionar organizando en ellas todo el servicio meteorológico y de ayuda; dificultades imprevistas, de carácter a veces poco simpático, nos obligaron a rehacerlo todo desde el principio, creando un sistema de infraestructura exclusivamente nuestro, y esto nos costó mucho tiempo y también muchas fatigas, porque una vez decidido que la línea fuera exclusivamente nuestra, quisimos, naturalmente, que se acercara lo más posible a la perfección, y así, no juzgando a propósito para nuestras miras la escala de Puerto Praia, pero estimando convenientes las islas de Cabo Verde como base de partida para el salto transoceánico, creamos en la que mejor se adaptaba a nuestros fines, en la llamada Isla de la Sal, una base verdaderamente magnífica. Creamos una base; se dice pronto, pero hay que pensar que en esta isla, la más

oriental del archipiélago, no existía absolutamente nada antes de que llegáramos allí.

"Esta isla debe su nombre a una salina natural que existe en el interior de un volcán apagado, y que explota una Sociedad francesa que mantiene a algunos blancos y a unos centenares de indígenas, a los que avitualla una vez cada dos meses por medio de un buque. En la isla, aparte de lo estrictamente indispensable para asegurar la vida de esta gente, no hay nada, ni siquiera agua potable, al menos para nosotros; ni siquiera un árbol, si se excluye alguna triste palmera. En compensación, el clima es bueno; acaso excesivamente cálido, pero sin humedades perniciosas, y está batida casi siempre por un viento que no tiene nada de desagradable. La parte llana de la isla se prestaba magníficamente para establecer en ella un aeródromo, y este fué el motivo principal que nos decidió a ello. Ningún trabajo es fácil de realizar al principio, pero resulta penoso cuando falta de todo; y a la Isla de la Sal le faltaban incluso posibilidades de anclaje, le faltaban medios de transbordo; en una palabra, le faltaba todo. Por tanto, tuvimos que empezar por botar al agua las. chalupas del buque que transportaba a los primeros hombres y el primer material para la base; pero-queríamos hacer de la Isla de la Sal nuestra base y la hicimos. Primeramente construímos unas simples barracas para albergar a los hombres y luego llevamos lo necesario para ponerla en disposición de ser utilizada: central eléctrica, camiones-taller, grandes barracas, automóviles, utensilios, enseres, víveres,, agua, estaciones de radio, hangares..., todo un mundo. Ahora la base ya está: un campo perfectamente nivelado de 2.000 metros por 1.800, sin una depresión, sin una piedra. ¡ Lo que ha costado allanarlo! Y luego una pequeña aldea hecha de barracas que na tienen de tales más que el nombre pintoresco, pero que son verdaderas casitas dotadas de todas las comodidades; dos grandes hangares albergarán a los cuatro aparatos del tramo atlántico y a los que lleguen. Además, existe un taller perfecto en disposición de ejecutar cualquier reparación y revisión, una perfecta central eléctrica y dos estaciones de radio para ayudar a los aviones, tanto en la parte meteorológica como en la radiogoniométrica. En conjunto podrán vivir y trabajar en la base unos 50 hombres, a los que se dará toda clase de facilidades para hacer agradable su estancia. En esta dura empresa ha sido verdaderamente preciosa la obra llevada a cabo por el Comandante Moretti, el ingeniero Biseo y el Comandante Jefe Castellani

Ilustración 28. Estudiando la ruta aérea Roma-Brasil.

"—Una cuestión que se plantea a menudo a propósito de líneas aéreas transatlánticas es la de la •elección de los aparatos. Se han escogido aparatos terrestres y trimotores...

"Bruno Mussolini sonríe. Seguramente le he preguntado una *vexata quaestio.*

"—Es una cuestión—me responde—que ya se de* batió precisamente en la revista *Vie dell'Aria.* De todas maneras yo creo que la fórmula típicamente italiana del trimotor es la que asegura con toda certidumbre la permanencia en vuelo con un motor parado, aunque se trate de recorridos largos. Ante todo, la seguridad de permanecer en el aire. Aunque vayan tan cargados como van los aparatos que tienen que atravesar de un solo vuelo 3.000 kilómetros y con carga comercial a bordo. Esto en cuanto a los tres motores. Por lo que se refiere a los aparatos terrestres, no creo descubrir nada nuevo afirmando que en el Océano la seguridad que ofrece un hidro no muy grande en servicio regular de línea, y que debe afrontar la travesía, aunque sea con el mar en malas condiciones, no es superior a la que ofrece un aparato terrestre. Nuestros aparatos pueden flotar durante mucho tiempo, tanto como podría hacerlo un hidro del mismo tonelaje. Por eso creo que hasta que la línea no requiera para su explotación y para el transporte de pasajeros aparatos de mayor volumen y de peso superior a las 50 toneladas, razones aerodinámicas indiscutibles harán siempre que sea preferible el avión terrestre, con el que se anda más y se consume menos.

"—Suponemos que el servicio meteorológico y de ayuda habrá requerido cuidados especiales...

"—Desde luego, la Sociedad le ha dado la mayor importancia, y creo que, verdaderamente, se ha hecho todo lo posible. En efecto; hemos implantado, bajo la dirección del doctor Martinozzi, además de las estaciones europeas, las de Villa Cisneros, Isla de la Sal, Isla de Fernando de Noroña, Pernambuco y Bahía. Además, disponemos de dos buques: el "Alato" y el "Librato", que funcionan como estaciones meteorológicas y radiogoniométricas en pleno Atlántico. Las estaciones de la Isla de la Sal y Pernambuco son dobles y funcionan también como centros colectores de noticias para la emisión periódica de los boletines. En cuanto a los buques, el primero depende de la base de la Isla de la Sal y está dislocado a 500 kilómetros al Suroeste, a lo

largo de la ruta, y el segundo, que depende de la base de Pernambuco, está, siempre en la misma ruta, a 500 kilómetros al Nordeste de Fernando de Noroña. De esta manera no sólo puede seguirse punto por punto el vuelo de los aparatos durante el viaje, sino que podemos saber también las condiciones del tiempo en todo el trayecto con una anticipación tal que nos permite la adopción de las modificaciones que sugieran la marcha de las presiones y de las depresiones.

"—Para hacer esto los aparatos habrán de disponer, por tanto, de una autonomía muy superior a la estrictamente necesaria para el vuelo directo.

"—En efecto; los aparatos despegan de la Isla de la Sal con una carga de cuatro toneladas, además de la carga comercial de 700 kilogramos. Dada la velocidad y exactitud de nuestros aparatos, que son los excelentes "S. M. *83",* nos podemos permitir el lujo de viajar con motores reducidos, manteniendo, sin embargo, una media muy elevada y desde luego superior, sin viento contrario, a 350 kilómetros por hora. Como verá, tenemos un amplio margen de seguridad.

"—Supongo que los Estados interesados habrán hecho la mejor acogida a la línea...

"—El momento especial por que atraviesa Europa ha contribuido, desde luego, a aumentar el interés de todos los Estados interesados en nuestra línea, que será la única que mantendrá comunicaciones aéreas regulares entre Europa y América del Sur. Pero esta línea tiene un valor intrínseco especial, porque enlazará directamente tanto los países ibéricos con los americanos del mismo idioma, como Italia con sus numerosas colonias que viven en América del Sur y que han acogido nuestra iniciativa •con verdadero entusiasmo. La simpatía de los Estados interesados se ha manifestado de mil modos y especialmente en la premura con que se apartaron todas las dificultades y se allanaron todas las diferencias. Durante mi reciente inspección a los trabajos que se realizan a lo largo de la línea tuve el alto honor de ser recibido en Lisboa por el General Carmona y por el Doctor Salazar, los cuales tuvieron palabras de vivísima simpatía para nuestro país y para nuestra empresa. También nos apoyaron las autoridades portuguesas con un verdadero espíritu de colaboración activa durante las obras de sistematización de la base de la Isla de la Sal.

Ilustración 29. Al desembarcar en Nápoles después del vuelo transatlántico.

Ilustración 30. El regreso a Roma después del vuelo sobre el Atlántico.

"—Así, pues, la línea está destinada a tener un desarrollo seguro y ampliaciones ulteriores...

"—Nuestro programa actual comprende un viaje por semana en los dos sentidos. Como es sabido, las etapas son: Roma, Sevilla, Lisboa, Villa Cisneros, Isla de la Sal, Pernambuco y Río de Janeiro.

"—Se piensa también transportar pasajeros?

"—La línea es, por ahora, exclusivamente postal; pero en un porvenir no lejano podrá convertirse también en línea de pasajeros. Sin embargo, cualquier proyecto es aun prematuro..., si bien puedo ya decir que una línea de pasajeros, en la cual, y en mi opinión la comodidad del viaje debe ocupar el primer lugar, no podrá ponerse en práctica más que con grandes hidroaviones.

"—La organización interna de la línea, ¿cómo se ha regulado ?

"—La línea está dividida en tres tramos. El primero, impropiamente llamado europeo, dispone de tres aparatos y va desde Roma hasta la Isla de la Sal. Sería, por lo tanto, más propiamente un tramo europeo-africano-semiatlántico, si se considera que la travesía desde la costa africana hasta la Isla de la Sal comprende 1.000 kilómetros de mar abierto. Luego está el tramo propiamente atlántico, servido por cuatro aparatos, y, por último, el tramo americano, con tres aparatos por ahora, pero que luego tendrá cuatro cuando la línea llegue hasta Buenos Aires.

"—En cuanto a los pilotos...

"—Se trata de hombres en los que se puede tener toda confianza. Los Jefes de tripulación del primer tramo son, en efecto, Suster, Carelli y Rapp; los del segundo, Castellani y Satti, que tienen su residencia en la Isla de la Sal, mientras que Paradisi y Moscatelli la tienen en Pernambuco. Luego, en América, los aparatos están confiados a Mencarelli, Ferioli y Pavia. Todos ellos gente que sabe lo que hace y que, además, han realizado un curso especial de navegación astronómica que ha dado resultados verdaderamente satisfactorios. Desde luego, contamos mucho con la radio, pero no hemos querido descuidar ningún medio para asegurar a nuestra línea las máximas regularidad y seguridad.

"—¿Y la inauguración?

"Bruno Mussolini se queda pensativo.

"—En la vida siempre—añade—, y especialmente en nuestro oficio, no hay que hablar más que después de los hechos. Yo he hablado hoy mucho, pero sobre cuestiones ya afrontadas y resueltas, sobre datos de hecho ciertos y reales. Hablaremos de la inauguración cuando haya

tenido lugar. Mientras tanto, acepte como recuerdo de nuestra conversación el distintivo que estrenamos hace pocos días. ¿Le gusta?

"—Claro que me gusta. La gran ave oceánica forma con el juego de sus inmensas alas una M. Y esto explica muchas cosas".

La inauguración tuvo lugar la víspera de Navidad de 1939. Hubo un momento en que un aparato dejó de transmitir noticias. Se pusieron en acción todos los medios para conocer lo sucedido. Recuerdo que pasaste todo el día en Villa Torlonia, y cuando, por la noche, llegó la noticia del accidente en el que, entre otros, había perecido el Coronel Massai, tu rostro se cubrió de un velo de tristeza. "El destino quiere—me dijiste—que toda nueva empresa exija un tributo de sangre. Especialmente en la Aviación es así. Pero continuaremos. Se necesita mucho valor e infinita paciencia".

En los vuelos sucesivos todo transcurrió en el más perfecto orden y con absoluta regularidad. La empresa iba ya destinada al éxito. Los periódicos del 26 de marzo de 1940 publicaban el siguiente comunicado: "El Duce ha recibido al General Liotta y al Comandante Bruno Mussolini, que le han informado acerca de la marcha de la "L. A. T. I." durante los tres primeros meses de su funcionamiento". Seguían datos muy interesantes. Siempre que yo te recibía en mi calidad de Jefe, tú adoptabas la actitud del subordinado. Estos encuentros en el Palacio Ve-necia, en un taller o en un aeródromo me hacían sentir una emoción especial. Era un doble y profundo sentimiento el que experimentaba por ti: ¡mi hijo y mi soldado! ¡Y yo estaba orgulloso del uno y del otro! Pocos días después publicaste en el *Messaggero* el balance de tres meses de travesías atlánticas. Escribías:

"Este artículo no quiere ser conmemorativo, porque el cumplimiento del tercer mes de actividad de la línea postal aérea Roma-Río de Janeiro no representa para nosotros más que el cumplimiento dei primer paso activo y visible en el camino que nos hemos propuesto recorrer. Por tanto, la finalidad del mismo es la de ilustrar no sólo el largo trabajo preparatorio que precedió a la inauguración de la línea, sino también los datos relativos a este primer período de gestión.

"El nacimiento oficial de la "L. A. T. I." se remonta al 11 de septiembre del año pasado, pero cuando la Sociedad adquirió esta fisonomía autónoma llevábamos ya trabajando catorce meses, reunidos en una dirección experimental del "Ala Littoria"; sólo que, en vísperas del funcionamiento de la línea, una serie de razones aconsejaron la constitución de una Sociedad autónoma que adoptó precisamente el nombre de *Líneas Aéreas Transcontinentales Italianas.*

"Podrá parecer excesivo a alguno que se haya necesitado exactamente año y medio para organizar e inaugurar la línea destinada a enlazar a Roma con la América latina. Pero si se piensa en el conjunto de problemas que surgen al poner en práctica semejante proyecto, habrá que convenir en que este período de tiempo no sería excesivo en condiciones normales, y ha constituido una marca para quien, como la "L. A. T. I.", ha tenido que trabajar en condiciones excepcionales y proceder por dos veces al planteamiento y solución de los problemas que comportaba la organización de la misma.

"Realmente nuestro primer proyecto preveía que la línea italiana siguiera, en principio, el itinerario de las líneas precedentes que ya funcionaban servidas por las Compañías extranjeras *Deutsche Lufthansa* y *Air France,* aprovechando así bases ya dispuestas y eficientes. Mientras se procedía a la creación de la flota aérea social, se trabajó durante casi un ano en la realización de este primer proyecto; pero cuando todo parecía dispuesto y por parte de las tres Sociedades *(Ala Littoria, Deutsche Lufthansa* y *Air France)* se había procedido ya a la estipulación de un acuerdo definitivo para el funcionamiento de la línea italiana, el Gobierno francés comunicó que no sólo no ratificaba por su parte tal acuerdo, sino que negaba a nuestros aparatos el permiso de volar sobre territorio colonial francés y negaba asimismo a nuestros pilotos el visado de sus pasaportes. Esto ocurrió exactamente en mayo del ano pasado. Así, pues, puede decirse que a partir de entonces comenzó un nuevo período de trabajo, que, habiendo de tener en cuenta el desarrollo de la línea sobre bases absolutamente nuevas, se presentaba mucho más gravoso y difícil que el primero.

Pero las contrariedades estimulan en grado sumo la tenacidad de los italianos. Se firmaron acuerdos con España y con Portugal y se estudió el nuevo itinerario que, después de las escalas europeas de Sevilla y Lisboa, se basó en las escalas africanas de Villa Cisneros y de la Isla de la Sal. Naturalmente, la puesta en práctica de este nuevo proyecto, sobre todo en lo concerniente a

la preparación oportuna de la Isla de la Sal, requirió un esfuerzo de trabajo que se realizó con un profundo sentido del deber y con un alto espíritu de sacrificio. Tanto es así que en menos de seis meses se alcanzaba la nueva meta.

"La fatalidad ha querido darnos un golpe precisamente el día en que nos prometíamos recoger el primer premio de nuestros afanes, pero el doloroso accidente sufrido ha multiplicado nuestras fuerzas y ha reforzado hasta el límite nuestra voluntad de llegar a la meta. Esta era una consigna que nos daban silenciosamente aquellos que, en el gris amanecer de vísperas de Navidad, vieron desvanecerse sus sueños en los solitarios contrafuertes de Mogador, elevando la importancia de su misión a la pureza del sacrificio.

"Ahora podemos ver, después de estas premisas de carácter histórico, el modo como se ha desarrollado nuestro trabajo durante este período inicial y cuáles han sido sus resultados.

"Nuestros aparatos han realizado hasta ahora en total 32 travesías atlánticas, de las cuales 28 corresponden a vuelos normales de línea y cuatro a vuelos de traslado. Considerando el índice de regularidad correspondiente al trayecto oceánico se observa que 26 de las 32 travesías se efectuaron regularmente, de acuerdo con el horario previsto, en la jornada del sábado: las otras seis se realizaron dentro del día siguiente. Son también interesantes las razones que determinaron este día de retraso: las travesías atlánticas se retardaron cuatro veces en el trayecto Isla de la Sal-Recife a causa de las malas condiciones de aterrizaje del aeródromo de Sevilla, como consecuencia del mal tiempo excepcional que durante casi todo el invierno ha sufrido gran parte de África y de Europa y, especialmente, España. El aparato, obligado a partir de Roma con un día de retraso, tenía que retrasarse necesariamente también otro día al regreso.

"En el trayecto Natal-Isla de la Sal sólo hubo un día de retraso en dos ocasiones, y ello se debió a las malas condiciones atmosféricas que se señalaban en el Océano.

"El servicio postal se realiza de esta manera: el correo llega a Roma el miércoles, y a la mañana siguiente, a las primeras luces del amanecer, se envía en una camioneta especial a Guidonia, donde se carga en el aparato que, en el día, lo transporta hasta Sevilla. El viernes, el mismo aparato realiza el trayecto Sevilla-Villa Cisneros-Isla de la Sal. Al amanecer del sábado, un aparato del sector atlántico despega a su vez de Recife y en un tiempo que hasta ahora ha oscilado de 8,50 horas a 9,41 horas (con una velocidad media horaria de 327.100 a 344.000 kilómetros) llega a Pernambuco. Por último, el domingo, un aparato del sector americano hace el recorrido Recife-Río de Janeiro.

"En el sentido inverso el aparato parte de Río de Janeiro el viernes, realiza la travesía el sábado y llega en las primeras horas de la tarde del lunes a Guidonia, de donde el Correo se lleva inmediatamente a Roma y allí se hace la distribución para los diversos lugares de destino europeos y extraeuropeos.

"La cantidad de correo de pago confiado a nuestros aparatos es un índice seguro de la estimación que ha sabido conquistar la "L. A. T. I." en el mercado mundial. En sentido América-Italia se transportaron en el primer viaje (segundo correo atlántico) 51.737 kg. de correo, que aumentaron hasta llegar a 89.263 kg. en el cuarto correo para descender a 33.200 kg. en el sexto. Desde entonces el aumento ha sido constante: 122.215 kg. (décimo correo), 162.068 kg. (18 correo), 169.101 kg. (20 correo) hasta llegar a un máximo de 200.850 kg. en el 28 correo llegado a Roma el lunes pasado. En sentido Italia-América se comenzó (primer correo) con 156.600 kg., que luego aumentaron gradualmente hasta 282.174 kg. en el 19 correo. El 25 correo, que salió de Roma el jueves 14 de marzo, transportó 271.168 kg.; y el 27 correo, que partió a la semana siguiente, ha llegado con 287.500 kg. a la cúspide de la curva ascendente en sentido Italia-América.

"También las mercancías de pago alcanzaron cantidades muy lucidas, porque mientras que la cantidad media transportada gira alrededor de los 50 kg. por viaje, hay veces que se transportaron más de 100 kg. Entre estas mercancías las hay no pocas veces de gran valor; éstas solamente suman en conjunto, hasta el día de hoy, un valor superior a seis millones de liras. Por último, a bordo de los aparatos de la "L. A. T. I." han atravesado el Atlántico hasta ahora *38* pasajeros extraordinarios.

Ilustración 31. Marina Mussolini

Ilustración 32. Bruno inspecciona una base atlántica de la "L. A. T. I."

"Incluyendo los viajes semanales realizados desde el 3 de octubre al 21 de diciembre hasta la Isla de la Sal, nuestros aparatos han volado un total de 524.186 kilómetros, de los que 107.615 corresponden a trayectos oceánicos.

"Por lo que respecta al p o r v e n i r de la "L. A. T. I." no podemos hacer sino atenernos a lo

que el General Pricolo anunció hace días en la Cámara de los Fascios y de las Corporaciones; es decir, que la línea se intensificará y prolongará lo antes posible.

"Es para nosotros un motivo de orgullo pensar que este servicio aéreo constituye un importante factor de expansión económica y que, por cuanto substituye a organizaciones extranjeras con una organización italiana, contribuye eficazmente a la valorización de nuestra autarquía económica."

Un mes después hiciste una segunda visita de inspección a las bases de la ruta. Los periódicos anunciaban que el 1.° de mayo "ha partido de Guidonia, a la vez que el aparato de línea del servicio semanal Roma-Río de Janeiro, un segundo avión —el "I. Azur"—, a bordo del cual se encuentra el Capitán Bruno Mussolini, que realiza una inspección aérea a las escalas de la "L. A. T. I.", de la que es Director general. El viaje comprende las etapas de Sevilla, Lisboa, Villa Cisneros e Isla de la Sal, prosiguiendo después hasta el Brasil".

El vuelo se llevó a cabo con la mayor regularidad y el 10 de mayo aterrizabas en la Isla de la Sal. Nuestra intervención en la guerra era ya inminente.

Yo te hice saber que no podías llegar al Brasil y que debías regresar, lo que hiciste a los pocos días. Italia entró en guerra el 10 de junio. Era la tercera para ti. Volviste inmediatamente al servicio del arma azul, y después de un breve período de entrenamiento en Ghedi con los nuevos aparatos fuiste destinado a un aeródromo de la Sicilia occidental.

El período de la "L. A. T. I." había concluido, pero cuando se conquiste la victoria, la "L. A. T. I." que tú dirigiste volverá a enviar sus aparatos por todas las rutas terrestres y oceánicas del mundo.

CAPITULO VI. TERCERA GUERRA

LA CAZA DEL ELEFANTE

Uno de tus casi inseparables compañeros de vuelo, el Teniente Coronel piloto Gori Castellani, ha querido recordar en las páginas que siguen los años de camaradería y de riesgo que compartió contigo.

Los meses de febrero y marzo de 1939 fueron de una gran actividad para los dirigentes de la "L. A. T. I.” Los trabajos de organización de la línea se realizaban febrilmente. Los primeros aeroplanos se nos habían entregado ya por la casa constructora y estábamos llevando a cabo los últimos vuelos de ensayo.

Ayudado por mí, Bruno había casi acabado de recoger los últimos datos para la compilación de un atlas aeronáutico para uso de los pilotos de la "L. A. T. I.", y en los ratos libres se colocaba ante un mapa de navegación que comprendía el África oriental, Egipto y Tripolitania, y medía distancias, marcaba puntos, tomaba notas. Un buen día me dijo:

"Le preguntaré a mi padre si puedo ir al África oriental ; ¡ quién sabe si reconoceré aquellos lugares! Deben de haber hecho muchas obras; quiero oír lo que dicen, ver su estado de ánimo, verlo todo; haré muchas fotografías, y mi padre se alegrará de las noticias que le llevaré porque serán exactas. Mientras tanto haz que preparen un aeroplano; iremos también de caza. En el Gasch hay elefantes".

Después de haber obtenido la autorización paterna, a los dos días todo estaba dispuesto: aparatos, fusiles y municiones. Nuestros fieles "bandidos", como los llamaba Bruno, Trezzini y Boveri, mecánico y radiotelegrafista, respectivamente, habían preparado escrupulosamente los motores y la radio de manera que no hubiese preocupación alguna.

La mañana del 16 de marzo despegamos de Guidonia.

Aunque teníamos que recorrer sólo 1.100 kilómetros, desde Roma a Trípoli, habíamos cargado mucha bencina porque las previsiones del tiempo no eran buenas. Llevábamos a bordo, además del mecánico y del radiotelegrafista, al Capitán Moggi, al Jefe técnico Palanca y al Secretario Doctor Giorgi. La carga era un tanto pesada, lo que preocupaba algo a los técnicos. El terreno estaba también mojado porque había caído un aguacero la noche anterior.

"He despegado con cargas mayores", dijo Bruno a alguien q¡ue exageraba su preocupación.

En efecto, el despegue fué excelente. En el rostro de Bruno se notaba una expresión radiante de satisfacción íntima. Mirándome y haciendo un imperceptible gesto con la boca me daba a entender que si no le hubieran fastidiado con alusiones a su capacidad profesional, la cosa hubiera resultado mejor y más inteligente.

Nos elevamos lentamente: a 4.000 metros encontramos un fuerte viento del Norte que nos hizo llegar a Palermo quince minutos antes de lo previsto. A partir de Palermo, el viento soplaba con mayor fuerza y del Oeste. La radio de Trípoli hizo notar una cierta deriva que corregimos; y así, en poco más de dos horas, llegábamos al aeródromo de Castel Benito en Trípoli.

Allí nos esperaba el General Cagna, quien nos saludó con la alegre cordialidad que lo distinguía y se interesó por el vuelo realizado y por el que debíamos realizar. Dio una ojeada al interior de nuestro *"S.* 83", y contento y satisfecho se volvió a Bruno y le dijo:

"—Me parecéis gitanos de viaje; no puedo ocultar lo que me alegro por vosotros, porque os comprendo perfectamente. Hiacéis un vuelo interesantísimo y quedaréis satisfechos, porque es una ruta que no tiene nada de fácil".

Luego nos habló del vuelo que había realizado recientemente con el mismo itinerario; nos contó algunas de sus peripecias, su última excursión al África oriental; nos habló de la arena y de las rocas negras, del desierto y de las serpientes, y luego nos acompañó al hotel de Trípoli,,

después de lo cual y de habernos citado en el castillo, porque el Mariscal Balbo quería saludar a Bruno, se fué.

Ilustración 33. La caza del elefante en África Oriental.

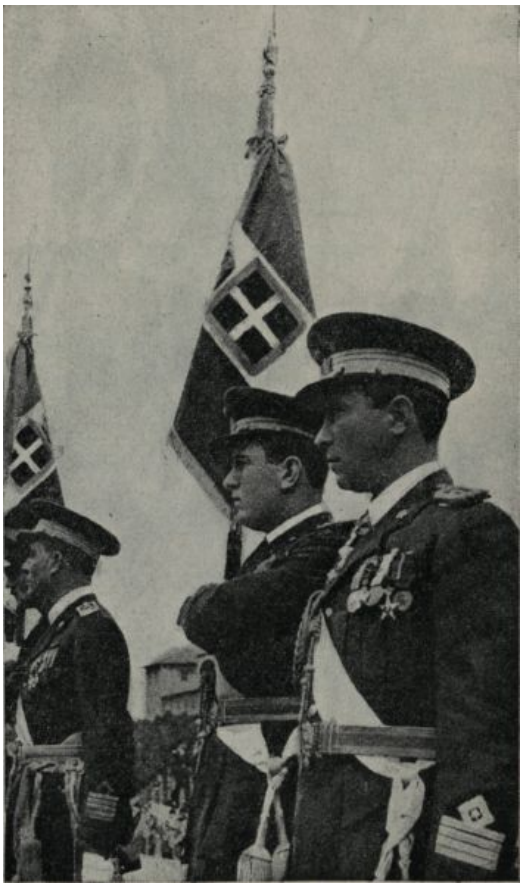


Ilustración 34. Entrega de la bandera al Grupo.

El Mariscal acogió a Bruno como a un hermano pequeño, lo abrazó y lo tuvo junto a sí, pasándole el brazo por los hombros. Lo miraba y sonreía insistentemente mostrando su contento.

Casi se extrañaba de que Bruno se hubiera hecho tan grande, tan robusto, ya todo un

hombre; lo miraba y se sonreía.

"—Sé que vas al África oriental—dijo luego—, sé que sigues la ruta del interior. Cufra es un buen aeródromo, ya lo verás.

"—Sí—respondió Bruno—•, mañana aterrizo en Cufra y me detendré allí toda la tarde, y a la mañana siguiente continuo para Tessenei.

"—Muy bien—respondió entusiasta el Mariscal—, también yo he hecho ¡esa ruta; verás qué agradable es. Piensa que desde Cufra hasta el Nilo es todo desierto sin ningún punto de referencia y resulta difícil calcular la deriva. Son cerca de 1.500 kilómetros de arena de fuego; desde el Nilo a Tessenei el vuelo es normal.

"—¿ Cuánto tiempo te detendrás?, ¿vuelves por Trípoli o por Bengasi?

"—Por Trípoli—respondió Bruno—; tengo intención de volver por la misima ruta.

"-—Ten en cuenta que es peligroso,' también yo quería hacerlo así, pero ya sabes que desde Asmara es muy difícil encontrar Oufra. Si no te responde bien la radio encontrarás dificultades. Claro está que tu aeroplano es mejor que el empleado por mí. Pero serías el primer piloto que realizase el recorrido Asimara-Cufra. Los ingleses de Wadi Alfa no han querido asumir nunca la responsabilidad de la eficacia de la ayuda por radio; por eso no tendrás ni siquiera ese auxilio.

"—'Querido Bruno—continuó serio el Mariscal—; te digo que hace mucho tiempo que pienso en la carretera imperial pasando por Cufra. No hay que fiarse de Egipto, o mejor dicho, de los ingleses. Si a la vuelta me haces ver la oportunidad de hacer de Cufra una base aérea de la "L. A. T. I." para el transporte civil, pasajeros y mercancías, yo te pongo en condiciones el aeródromo de Cufra como si fuera un aeródromo metropolitano. Haré que quede como Gadames. Siempre estoy pensando en Cufra".

Todavía siguió hablando el Mariscal Balbo con Bruno sobre cuestiones coloniales; le habló con entusiasmo de la llegada de los campesinos de Ferrara a Bengasi y a To-bruk; le hizo ver mapas de la región y fotografías, y, después de haberle contado su excursión de caza con el General alemán Udet y las peripecias de la caza del elefante, saludó a Bruno con la mayor afabilidad.

En el hotel, durante la comida, Bruno me repetía con frecuencia la idea del Mariscal de hacer de Cufra un aeródromo bien acondicionado para que sirviera de base aérea a una vía de comunicación directa entre Italia y Etiopía sin pasar por el Cairo.

A la mañana siguiente, y con los depósitos de bencina llenos, despegábamos del campo de Castel Benito, y después de cuatro horas aterrizábamos en Cufra.

El vuelo se desarrolló normalmente. La ruta era un tanto difícil porque carecía de puntos de referencia. La radio y su operador orientaron nuestra navegación magníficamente. Los Oficiales de la guarnición de Cufra acogieron a Bruno con la mayor alegría. Lo miraban con admiración y se sorprendían al oírle hablar. Un Oficial de aviación, el Alférez Rafael Sciaudone, sirvió después, al estallar la guerra actual, en la 260ª escuadrilla a las órdenes directas del Capitán Mussolini.

La tarde que estuvimos en Cufra la pasamos dando vueltas en automóvil por los alrededores, de un oasis a otro, admirándolo todo. Hicimos muchas fotografías. A la mañana siguiente despegábamos temprano de Cufra en dirección a Tessenei.

El vuelo fué verdaderamente magnífico. Arena durante casi 1.400 kilómetros. Si el indicador de velocidad no nos hubiera dado la del aeroplano, no hubiésemos notado que nos movíamos. Al llegar a cierto punto, la ancha cinta del Nilo, la larga serpiente con sus curvas amplias y suaves, se mostraba a nuestros ojos como una revelación. Luego algunas colinas, unas granjas; luego otra vez terreno seco y arena. Bruno, que al principio había dejado por breves momentos los mandos para mirar los mapas y hacer otros cálculos sobre el consumo de carburante, a partir de entonces ya no se movió y me hizo ver los montes que él ya conocía por haberlos visto durante la campaña etiópica; montañas cuneiformes, altiplanicies, ríos, pistas; luego Kassala y, por último, Tessenei, con su inmenso campo de aterrizaje. Empezamos a bajar y aterrizamos después de haber dado una amplia vuelta alrededor del camipo, con grandes baches debidos a la agitación de la atmósfera.

Esperaban a Bruno el Gobernador de Eritrea, Daodiace, y otros Jefes y Oficiales.

Después de los saludos y de las presentaciones nos dirigimos a la residencia de S. E. Gasperini, donde nos alojamos.

Bnuno no quería perder tiempo. Después de hacer un modesto almuerzo en el mismo campo, nos invitó a seguirlo a la concesión Gasperini, que ya había visitado tres años antes.

Partimos armados con fusiles de caza, y al cabo de cerca de una hora de automóvil por aquellos caminos polvorientos, henos ya en la concesión. El verde sedante de las plantaciones nos confortaba en medio de toda aquella aridez. Grandes trabajos en curso; gran actividad de obreros. Anduvimos durante más de dos horas entre plantas altísimas de algodón, y Bruno no se daba reposo a hacer preguntas sobre la producción actual y la futura luego-que acabaran los trabajos de construcción del largo canal de riego de la nueva zona que entonces se estaba preparando.

Al anochecer fuimos al acecho del facoquero. Luego de haberme puesto al corriente en una larga conversación sobre las costumbres de estos animales africanos, para mí desconocidos, nos separamos para dirigirnos a los puestos designados a cada uno.

A mí me tocó un puesto bajo unas plantas altas que daban frutos: una especie de coco, pero de dimensiones más pequeñas. Tales plantas estaban cargadas de estos frutos. Estando allí quieto y en atenta observación en el sector que se me había asignado, oía de cuando en cuando que cerca de mí caían frutos. "Son como las peras—pensaba—, que apenas están maduras caen piel árbol".

Al cabo de más de una hora nos reunimos a una señal convenida. Conté mis impresiones a Bruno, diciéndole que mi puesto no me había gustado porque aquellos frutos que caían de las plantas eran tantos y tan pesados que, probablemente, si me hubieran dado en la cabeza hubiera sacado algún recuerdo. Aún no había acabado de hablar cuando estalló en una risa incontenible. "Son los monos", dijo a duras penas entre carcajadas frenéticas. ¡ Eran los monos los que tiraban aquellos frutos!

"Por eso oía también ruidos extraños", dije entre sorprendido y maravillado.

La escena de los monos alegró toda la noche. Después de comer nos entretuvimos unas horas asistiendo a la fantasía de los negros que llegaban de todas partes; luego volvimos a nuestro albergue porque a la mañana siguiente había que salir muy temprano para no se qué zona que oía elogiar a Bruno como una zona maravillosa, llena de animales diversos y en la que abundaban las serpientes.

En efecto, a la mañana siguiente, salimos muy temprano acompañados del Gobernador. Al cabo de cerca de cuatro horas de automóvil y después de haber equivocado el camino repetidas veces, llegamos a un campamento perfectamente preparado. Estaban allí algunos funcionarios del ¡Ministerio de Colonias con el Comendador Eiberati, un. avezado y experto cazador de elefantes. En el campamento había todo lo que se puede pedir: hielo, naranjadas, limonadas y bebidas como sólo se encuentran en los bares de los grandes hoteles de lujo.

El Comendador Liberati nos habló un buen rato de los elefantes y de la zona en qjue por entonces se encontraban y que estaba muy cerca de allí. Revisó nuestros fusiles y descartó aquellos que, en su opinión, no eran adecuados; probamos los cartuchos y, ultimados todos los detalles, nos reunimos a comer antes de que anocheciera.

La comida fué excelente; reinó la alegría y se contaron historias de serpientes y leopardos. Dormimos en tiendas de campaña. A la mañana siguiente, muy temprano, estábamos ya en camino hacia cierto lugar donde nos esperaban los asnos que habían de ¡llevarnos por el Gasch..

La marcha de la columna de cazadores, caballeros en rocines, fué simpatiquísima y estuvo llena de anécdotas graciosas. La columna, a cuyo frente iba el Comendador Liberati, seguido de Bruno y luego de mí, marchaba mientras tanto por el arenoso Gasch. Después de casi una hora de marcha divisamos a los elefantes en la orilla izquierda del río.

"—Alto todos y a tierra", dijo Liberati.

"—Sigamos despacio a pie", añadió luego. Así lo hicimos, seguidos de un arriesgado

fotógrafo. De repente, un elefante grandísimo sale de la espesura y se detiene a mirarnos como con curiosidad. El fotógrafo intenta acercarse lo más posible y saca dos o tres fotografías. Liberati y Bruno escrutan tranquilos los movimientos del animal, que después de alguna vacilación se acerca más aún hacia nosotros con un trote mesurado. Ante aquel movimiento huyeron todos: los indígenas con sus asnos y los pastores que había por las cercanías y que trataban de alejar de allí a sus bueyes.

"—Atención—dijo Liberati—. No comprendo qué es lo que quiere hacer este animal ; tened preparados los fusiles".

El elefante se había parado a unos quince metros de nosotros, y de cuando en cuando levantaba la pesadísima trompa como un perro que agitase la cola, y movía sus enormes orejas.

Yo quería poner en práctica las recomendaciones que se me habían hecho la noche anterior; es decir, ir a sotavento, y decía a Bruno que se apartase. ¡ Pero qué va! ¡ Nadie se movía! En cierto momento Bruno hizo señas para avisar que iba a disparar y, por tanto, para que nos preparásemos a intervenir caso de que el golpe no fuera mortal. Se colocó en posición, y después de apuntar unos instantes, dispara. El elefante, herido en la sien derecha, cae al suelo.

Los fugitivos y los negros se reunieron alrededor del animal. El tiro, verdaderamente magnífico, satisface todos los deseos de los cazadores y, en consecuencia, Bruno dispone el regreso a Asmara. ¿ Qué podía representar tirar a un jabalí africano o a una gacela después de semejante batida a los elefantes? Bruno ya no tenía ganas ni de ver el fusil.

Aquella misma noche partimos para Tessenei, y a toda prisa preparamos nuestras maletas.

A la mañana siguiente volvimos a manejar mapas de navegación, brújulas y m¡andos de aeroplano.

El vuelo de Tessenei a Asmara fué breve; apenas una hora. En Asmara el Gobernador nos hospedó en su residencia, y después de haber puesto nuestras cosas en orden, Bruno quiso dar una vuelta por la ciudad antes de comer.

Acompañado del Gobernador, y provisto de su vieja máquina fotográfica "Leica", cuyas excelentes características ponderaba con frecuencia, se dirigió hacia las afueras, donde pudo admirar los nuevos trabajos realizados durante su ausencia. Las calles, hermosísimas; los edificios, el mercado, el barrio indígena, la nueva residencia del Virrey, los nuevos y modernos hoteles, los cines, todo lo observaba atentamente, y de cuando en cuando tomaba fotografías. Luego visitó todos los cines hasta en su interior.

Después de comer quiso dar un paseo por la ciudad, divirtiéndose en admirar las tiendas y los progresos de aquellos establecimientos, que le recordaban los lugares de la campaña de Etiopía. Así hasta última hora de la tarde no nos dimos descanso.

Por la noche, después de cenar, quiso asistir a una representación de una compañía de revistas. El público lo reconoció y le improvisó una calurosa aclamación, hasta el punto de que, prolongándose por mucho tiempo, recuerdo que Bruno quiso abandonar el teatro. Todos querían verlo a la salida y lo miraban con admiración.

A la mañana siguiente fuimos a Massava. En la carretera que lleva a la parte baja quiso detenerse en un restaurante que recordaba y que dirigía un romañólo. Tomamos un tenteempié, habló con el dueño, y luego continuamos hacia Massava.

El calor se dejaba sentir con fuerza, pero Bruno parecía no advertirlo; primero fué hacia el nuevo aeródromo, luego al puerto, luego a la central eléctrica, y así estuvo dando vueltas todo el día. Por la noche fuimos después de cenar a un cine al aire libre. También allí, donde nadie estaba al tanto de su presencia, fué reconocido inmediatamente, y se notaba que la noticia se propagaba entre los espectadores. Al poco rato éstos estallaron en otra manifestación de simpatía, a la que Bruno respondió saludando a la romana. Aquella misma noche volvimos a Asmara.

El día siguiente lo dedicó a visitar los campos de aviación de Gura y Agordat, donde pudo observar su organización. Tengo la impresión de que quedó satisfecho.

Al amanecer del 24 de marzo estábamos dispuestos para partir. Esta vez el vuelo era un

tanto difícil.

Bruno no había modificado su opinión, y decidió volver por la ruta interna, o sea, Asmara-Cufra-Trípoli. Recordaba que el Mariscal Balbo le había dicho que ningún piloto había hecho aquella ruta hasta entonces, y él quiso ser el primero. Yo accedí de buen grado. Creía en Bruno y veía en él un íntimo orgullo que le hacía estar contento. Contrariarlo o proponerle una ruta más segura significaba tanto como entristecerlo, rebajarlo, y no era yo quien podía hacerle una proposición de esta clase. Sin embargo, no oculté cierta preocupación por el despegue de Asmara: a tal altura (2.000 metros) el despegue del aeroplano era peligroso a causa de su sobrecarga.

Ilustración 35. En el campo de aviación de Grottaglie durante la guerra contra Grecia.

Ilustración 36. Bruno, con el Duce y con Victorio, en el campo de Grottaglie.

Le manifesté esta preocupación mía y le dije también que tuviese cuidado al elevarnos, porque la temperatura, que era demasiado alta, podía causar perturbaciones en los motores. Acogió estas recomendaciones de buen grado, y con la mayor tranquilidad se colocó en un extremo de la pista.

La pista de despegue del aeropuerto de Asmara es bastante larga, y pensé que, eventualmente, podría ayudarle a mantener el aparato en ella, lo que, sin embargo, no es más que teoría, porque en la práctica se trata de una maniobra y debe maniobrar solamente un piloto. Este es, efectivamente, quien tiene los motores al alcance de la mano y el que siente y dirige el aeroplano desde los primeros metros del rodaje.

El despegue se efectuó normalmente. El aparato, manteniéndose siempre en el centro de la pista,, la recorrió por completo, despegó lentamente después de un par de saltos, y se mantuvo ligeramente en el aire; no tomaba velocidad, veíamos siempre los "flaps" fuera, y tampoco se podía picar para hacer que adquiriese 'velocidad, porque había dos colinas al fondo, precisamente en aquella dirección; por otra parte, desviarnos no era prudente. A bordo no alentaba nadie.

Bruno, firme y taciturno, me parecía personificar la concentración de la atención. Todo esto duró tres o cuatro minutos. El aire tranquilo de la mañana nos fué favorable, pero hasta llegar a 4.000 metros ninguno de nosotros profirió una palabra. Tan sólo algún gesto. La subida se efectuó de un modo maravilloso. Los motores, manejados con tino, inspiraban la mayor confianza. Nos lo decían las temperaturas del aceite y las de nuestras cabezas. Al llegar a los 4.000 metros se empezaba a respirar y a sentirse bien.

Después de dejar atrás Gheren, nos adentramos por la arena en dirección al Nilo. Nos habían señalado la existencia de un viento del Oeste a lo largo de la ruta, y lo tuvimos siempre presente; de cuando en cuando hacíamos los cálculos oportunos y corregíamos la ruta como era debido.

En el primer tramo, es decir, hasta la segunda curva del Nilo, advertimos poca deriva. Desde el Nilo a Cufra el vuelo se hizo más complicado.

Cada hora o poco menos Bruno salía de la cabina y, ayudado por el jefe técnico, Palanca, hacía los cálculos necesarios. Radio Wadi Alfa no nos prestaba ayuda; Bengasi no se oía, y, por lo tanto, había que estar atentos, porque Radio Cufra tan sólo resultaba radiogoniometrable a 600-700 kilómetros. Tuvimos que recorrer cerca de 1.000 kilómetros sin el auxilio de la radio. A medida que avanzábamos se hacía más fuerte el viento del Oeste, y Bruno me enviaba de cuando en cuando notas sobre la importancia de la deriva, qiue llegó hasta 14°,, lo q,ue me parecía mucho, y así se lo dije.

"—Está bien—respondió—, Palanca y yo hemos podido medirla con exactitud sobre una larga roca que hemos pasado."

Mientras tanto Radio Cufra seguía callada.

Después de dos horas de vuelo en estas condiciones el radiotelegrafista rrue comunicó que había enlazado con Cufra, pero que no podía radiogoniometrarla porque estaba todavía lejos. íbamos con retraso sobre el horario previsto; aquel viento fuerte que nos llegaba a 45°, había disminuido nuestra marcha. Nosotros nos mirábamos, peno no nos hacíamos partícipes de nuestra preocupación.

Al cabo de otra hora se pudo tomar la primera posición de Cufra. Nos habíamos desviado cerca de 10° hacia la derecha. Una vez hecha la corrección oportuna, continuamos alegres y satisfechos. Radio Cufra se oía cada vez más fuerte, hasta que, a cierto momento, el radiotelegrafista nos dijo que Cufra debía de estar cerca, porque la radio se oía muy fuerte. Nosotros no veíamos el oasis, ni siquiera una palmera. Por fin divisamos cierta vegetación y tierra.

"—¡Ahí está Cufra! Sí, es cierto—dijo Bruno—. Voy a comunicar que se dispongan a recoger la antena."

Pero al acercarnos a tierra, aquel verde empezó a desaparecer y en su lugar no había más que rocas y peñascos. ¡No es Cufra! Habíamos bajado hasta casi 1.000 metros; vuelta a tomar altura y a ver nuestra posición; estábamos perfectamente en ruta, pero todavía lejos.

Después de cerca de cuarenta minutos de vuelo aterrizábamos en el aeródromo de Cufra. Bruno, satisfechísimo de la travesía, dispuso que el mismo día volviéramos a salir para Trípoli, lo que llevamos a cabo después de un par de horas y de tomar un breve refrigerio. Desde Cufra a Trípoli el vuelo fué normal y hasta divertido.

Aterrizamos en Trípoli después de casi diez horas y media de vuelo, durante las que recorrimos cerca de 4.000 kilómetros.

Recuerdo que me fui a acostar en seguida, mientras que Bruno, que apenas se sentía cansado y que había encontrado a su familia en Trípoli, se quedó a comer a bordo del "Savoia".

Al día siguiente volvimos a salir para Roma después de recibir la felicitación del Mariscal Balbo. Hacía mal tiempo: viento fuerte y lluvia en el trayecto hasta Sicilia; luego sólo viento fuerte y muchas nubes que nos obligaron a volar bajo. En medio del Tirreno, y a la altura de Nápoles, tuvimos que parar .el motor central a consecuencia de la rotura de una válvula; continuamos con dos motores y aterrizamos en Guidonia.

El vuelo Roma-Africa oriental y regreso ha dejado a Bruno verdaderamente satisfecho. Todos los problemas técnicos del vuelo lo apasionaban cada vez más; departía gustoso acerca de largos vuelos, de radio y de metereología; contaba sus impresiones a los amigos.

Aquel vuelo había constituido para él un gran placer.

EN LA ISLA DE LA SAL

Al permitir la utilización de la Isla de la Sal como base aérea para la "L. A. T. I.", el Gobierno portugués había hecho que se acelerasen las obras de preparación por parte de los dirigentes de la misma.

Bruno, que había quedado como Director general único porque el otro Director se encontraba en América desde el mes de agosto para gestionar acuerdos con el Gobierno brasileño, había hecho ya que partieran dos buques con obreros y material. Se trabajaba febrilmente porque era Bruno quien lo dirigía; él y solo él.

"El 28 de octubre debe estar todo preparado". Esta era la consigna que tenía dada, y estábamos ya en septiembre.

De la Isla de la Sal y de las demás bases llegaban los rumores más absurdos. Bruno quería comprobar personalmente cómo iban las cosas para peder tomar las disposiciones que, en su caso, fueran necesarias.

Un día me dijo: "Vamos a la Isla de la Sal, acaso necesiten consejos y normas; necesitan verme y yo quiero comprobar personalmente su actividad."

Y el día 11 de noviembre de 1939 despegamos de Guidonia en dirección a Sevilla.

El vuelo fué normal; sólo encontramos mal tiempo al llegar a las Baleares, obligándonos a elevarnos a 6.000 metros. Pasadas las Baleares, el tiempo volvió a ser bueno y preferimos descender algo para no sufrir tanto el frío.

Las colinas del norte de Alicante tenían una gran cantidad de cúmulos con amplios claros que nos permitían ver de cuando en cuando el terreno íbamos a unos 3.500 metros. Hubo un momento en que nos vimos obligados a entrar en una nube que parecía de poco espesor, pero que, en cambio, no se acababa nunca de salir de ella. Durante cerca de diez minutos hubimos de navegar con la sola ayuda de los instrumentos, lo que hizo Bruno con la mayor desenvoltura y tranquilidad. Con todo, no dejaba de observar continuamente el termómetro; las formaciones de hielo no eran muy agradables en aquella zona; debajo de nosotros estaban las montañas. Todo fué perfectamente.

Aterrizamos en el aeródromo de Sevilla, donde nos esperaba el Cónsul de Italia en la ciudad para saludar a Bruno.

Queriendo visitar Sevilla, Bruno decidió detenerse allí un día, que dedicó a visitar el Palacio Real y los alrededores de la ciudad. Fué interesante la visita que hicimos a la destilería de Jerez de la Frontera, donde probamos vinos y coñac añejos.

Al día siguiente partimos para Villa Cisneros. El buen tiempo permitió a Bruno hacer muchas observaciones, por lo que se entretuvo con los mapas durante todo el recorrido. Durante el vuelo recibimos una comunicación en la que se nos advertía que uno de nuestros aparatos había aterrizado en Cabo Juby a causa de una avería. Bruno decidió aterrizar allí para prestar eventualmente socorro. Al cabo de seis horas de vuelo llegamos a Villa Cisneros, en cuyo aeródromo, azotado por el viento, aterrizó Bruno con una hábil maniobra.

Por la noche fuimos huéspedes del Comandante de la guarnición española, cena que le costó a Bruno un buen dolor de vientre a consecuencia de un atracón de mariscos de una especie que no se ve más que por aquellos lugares.

A la mañana siguiente salimos hacia la Isla de la Sal. Había que navegar con mucha precaución, porque de no encontrar la isla se corría peligro de acabar en el mar, por lo que se puso todo cuidado al trazar la ruta lo mismo que en mantenerse en ella escrupulosamente desde el primer momento. 1.100 kilómetros de mar no eran una broma. Todo se desarrolló perfectamente: después de dos horas de navegación, la radio de la Isla de la Sal nos cogió en sus ondas y nos llevó hasta el mismo campo de aterrizaje. Recuerdo que aquella mañana había mucha más oscuridad de la normal y la isla no se hizo visible hasta que estuvimos encima de ella. Después de aterrizar nos parecía haber descendido en un trozo de desierto en medio del Atlántico. Todo era desierto; unas colinas hacia el Norte y lo demás todo llano; como albergue no había más que tiendas de campaña.

Comimos en una barraca. Bruno se interesó por la marcha de las obras. Todo iba perfectamente. Los obreros y los técnicos trabajaban con fervor porque sabían que Bruno era su Jefe. Fué una visita aún más satisfactoria para aquella gente que para el mismo Bruno. Luego de hablar extensamente con los dirigentes del puesto y de haberse interesado personalmente por las condiciones de vida, de la comida y del alojamiento de los obreros, dispuso la partida.

Quiso hacer un solo vuelo desde la Isla de la Sal hasta Sevilla, que son 3.200 kilómetros, y, en efecto, al amanecer del día siguiente despegamos, y al cabo de tres horas estábamos en Villa Cisneros, donde aterrizamos para descargar material, y sin parar los motores continuamos el viaje a Sevilla. El largo vuelo no cansó absolutamente a Bruno, que permaneció en el puesto de mando casi todo el trayecto.

Llegamos a Sevilla a primera hora de la tarde después de cerca de nueve horas y media de vuelo. A la mañana siguiente salimos para Roma, con lo que en día y medio recorrimos 5.200 kilómetros.

También este vuelo satisfizo a Bruno. Ya dominaba su profesión y podía hablar de ella con cualquiera, y esto le hacía sentirse extraordinariamente feliz.

La línea Roma-Río de Janeiro funcionaba ya regularmente desde el 23 de diciembre de 1939.

El accidente ocurrido al piloto Rapp entristeció muchísimo a Bruno. Fué un accidente originado por las circunstancias. El piloto quería dar cima, a toda costa y en las condiciones atmosféricas que fuesen, al vuelo inaugural de la línea Río de Janeiro-Roma en vísperas de Navidad. Sin embargo, Bruno no se dejó abatir, consideró la desgracia, reunió a los pilotos y les hizo comprender que había que mirar hacia adelante.

Y los vuelos siguientes se sucedieron ya con una regularidad admirable.

Después de permanecer ocho meses entre la Isla de la Sal y Recife y de haber realizado los primeros diez vuelos atlánticos y organizado de acuerdo con sus directrices la base de la Isla de la Sal. Bruno me llamó a Roma.

La Sociedad había absorbido ya mucha actividad comercial y había que disponer la elección de nuevos pilotos y la preparación de nuevos aparatos. Los acontecimientos políticos de Europa hacían prever la proximidad de la participación de Italia en la guerra, y por ello Bruno se preocupaba mucho del material destacado en las distintas bases, del personal y, sobre todo, de las divisas. Nunca había oído hablar a Bruno con tanta competencia de la cuestión de valutas como en aquel período.

Malgastar o, aunque sólo fuera gastar dinero en el extranjero, significaba para Bramo tanto como traicionar, no tener conciencia, no comprender nada. Un día del mes de mayo de 1940

decidió hacer una inspección por todas las bases aéreas de la línea, desde Roma hasta Río de Janeiro. Rumores y cartas le daban a entender la existencia de cierta ligereza de comportamiento por parte de nuestro personal en América, y esto le entristecía y le causaba un gran disgusto. Me hizo preparar un aparato y comunicó oficialmente su partida.

La mañana del 2 de mayo de 1940 partimos para Sevilla, llegamos a Lisboa, luego a Villa Cisneros y luego a la Isla de la Sal. Tengo la impresión de que no se interesaba por el vuelo en sí como otras veces, pero escribía informes y tomaba nota de todo lo que encontraba en las diferentes bases; habló con todos, informándoles de las cuestiones de mayor urgencia; en Lisboa, en el local del Fascio, habló a los camaradas. Fueron pocas palabras, pero claras y llenas de un alto sentimiento del deber.

En estas circunstancias, Bruno, que hasta entonces me había parecido siempre únicamente un buen compañero de vuelo, un técnico de su profesión, un verdadero organizador, tanto en teoría como en la práctica, se me presentó también como un hombre dotado de grandes conocimientos sociales y económicos, en un espíritu de alto patriotismo.

Lo encontré de una seriedad que infundía respeto.

En la Isla de la Sal, y después de visitar las nuevas construcciones destinadas a almacenes, depósito de carburantes, cocinas, alojamientos, radiotransmisora y receptora, y nuevo local para la instalación de radio, preparó su maleta y su cartera llena de apuntes y de notas. Todo estaba dispuesto para el vuelo atlántico que debía conducirnos al Brasil.

Pero a última hora de la tarde un radiograma lo invitaba a volver a Roma con cierta urgencia.

Aquel día se encontraba en la Isla de la Sal el hijo del Presidente Vargas, con el que Bruno estuvo conversando mucho tiempo. El grato huésped venía de Berlín, donde era estudiante y volvía al Brasil. Habló muy bien de Alemania y de la vida que allí se hacía, y nos habló del excelente humor de los ciudadanos alemanes; luego tomó parte con nosotros en una excursión de pesca.

Bruno no hizo saber a Vargas que había sido llamado a Roma; dijo que había suspendido la partida para informarse mejor de ciertas cuestiones con el Gobernador de las Islas de Cabo Verde. A la mañana siguiente, apenas partió el aparato atlántico, montamos en el nuestro y salimos para Roma, adonde llegamos el día siguiente.

A los pocos días Italia estaba en guerra.

SOBRE MALTA Y GRECIA

Al estallar la guerra, Bruno presentó varias proposiciones para la utilización de los aparatos y de los pilotos de la "L. A. T. I." Al principio estas propuestas no se tomaron en consideración; pero después, basándose en las mismas, se concretó algo muy útil.

Pero Bruno ya no tenía interés más que por su Escuadrilla. Tomó el mando de la 260ª Escuadrilla de bombardeo con aparatos "Cant. Z 1.007-bis", y fué destinado a Ghedi. Su Escuadrilla formaba parte de mi Grupo, el 106°, al que llamábamos "Grupo de los Caracoles".

Una vez hechas las prácticas necesarias en el aeródromo de Ghedi, el 16 de agosto de 1940 fuimos destinados al campo de Trapani para llevar a cabo acciones de guerra contra la isla de Malta y contra la navegación militar y mercante del Mediterráneo central. El 28 de octubre de 1940 dejamos el aeródromo de Milo, trasladándonos al de Grottaglie para actuar contra Grecia, y en este aeródromo permanecimos hasta que acabó la campaña griega.

Los vuelos de guerra efectuados por Bruno constan en las hojas de vuelo, que son muchas y representan fielmente los hechos; pero lo que interesa recordar es el entusiasmo que por la aviación poseía y sabía infundir en los demás.

Casi siempre participaba yo mismo en sus vuelos, no porque él me necesitara, sino que, por el contrario, era yo quien lo necesitaba a él si quería hacer un buen tiro. Para poder apuntar con cierta exactitud tenía que tener a Bruno como piloto; en efecto, Bruno, antes de llegar al objetivo, se colocaba exactamente en línea recta con el aparato perfectamente horizontal, con velocidad constante y preparado para separarse a la derecha o a la izquierda, según le tocara con la mano, el pie derecho o el izquierdo.

En cambio él, precisamente en este mismo período, se enfadaba con sólo imaginar que la gente pudiera pensar, o pensara, que su capacidad profesional era mediocre, hasta el punto de desear seriamente que lo trasladaran a la aviación de caza, donde sólo con su aparato podría probar indiscutiblemente sus posibilidades reales de piloto.

De sus vuelos recuerdo el primero que hizo sobre Malta, donde los ingleses nos dispensaron una acogida poco simpática, tratándose de nuestra primera empresa; las baterías antiaéreas y los aparatos de caza nos hacían sentir toda su capacidad intransigente. Bruno esperaba el golpe tranquilo; si no llegaba, tanto mejor. El tiro sobre el aeródromo de Micabba resultó bien. Algunos aparatos soltaron las bombas con retraso; Bruno se enfadó y dijo a aquellos pilotos que no era justo desafiar los cañonazos enemigos para echar después las bombas retrasadas. Algunos trozos de metralla agujerearon en algunos puntos nuestro aeroplano y los de los demás. Poca cosa.

Otro vuelo interesante fué el bombardeo de Tatoi, el primer día de la guerra contra Grecia. Salimos muy temprano con 10 aparatos en dirección a Atenas, y después de dos horas y media de vuelo sobre territorio enemigo, lanzamos casi por sorpresa una buena carga de bombas sobre el aeródromo. Mientras tanto, despegaron los aeroplanos de caza para perseguirnos, y los veíamos arrancar dificultosamente, en tanto que nosotros, con un perfecto viraje a la derecha y conservando la formación, emprendimos el regreso volando sobre el Pireo lleno de buques de todas clases y tonelajes, empenachados de humo blanco. Acaso avisaban nuestra presencia con sus sirenas.

Otro vuelo que recuerdo muy bien fué el bombardeo del puente de Perati. Era por la mañana temprano, las montañas estaban llenas de nieve y el tiempo era sereno y cristalino. El sol, poco alto sobre el horizonte, sombreaba fuertemente aquellos valles, hasta el punto de hacerlos fácilmente confundibles. La carretera se perdía de vista, y los ríos y arroyos ya no se divisaban. El puente de Perati no se veía; yo no lo vi. Dimos otra vuelta con igual resultado negativo. Subo del puesto de observación y le digo a Bruno que no lograba ver el objetivo y temía equivocarme.

Nuestras tropas estaban allí cerca y esto me tenía preocupado. Entonces Bruno me mostró el pequeño lago de Janina y la carretera.

"Vamos a coger la carretera y a seguirla, me dijo, y así lo hicimos".

Siguiendo la carretera fué fácil ver nuestro objetivo; el tiro resultó exacto, pero habíamos permanecido, por la menos, treinta ¡minutos sobre aquella zona.

Los ingleses salían siempre en treinta o cuarenta apa ratos de caza; ¡ no fué pequeño el riesgo que corrimos! Bruno me ayudó, sin preocuparse lo más mínimo y con su calma de siempre. Al llegar a tierra hube de decirle sinceramente cómo se había portado ayudándome de aquella manera para no malgastar una acción.

Una noche teníamos que ir a bombardear Patrás. Salimos al anochecer y llegamos sobre el objetivo en plena oscuridad. Se veía poco. La luna desaparecía frecuentemente detrás de las nubes. Bajamos con objeto de seguir la costa antes de desembocar en el canal de Corinto. De esta manera nos guiamos por la costa, y Bruno no la abandonó para no equivocarnos. Divisamos Patrás por una batería antiaérea que estaba disparando. Las llamaradas solicitaron nuestra atención y nos hicieron ver la presencia de la ciudad, que estaba a la izquierda. Descargamos nuestras bombas, que alcanzaron el muelle, produciendo enormes explosiones. Al regreso se levantó un viento del Este que nos arrastró hacia Poniente. Debíamos volver a nuestro territorio por puntos y ruta previamente establecidos. La oscuridad era completa. En la vertical se veía un mar encrespado y surcado por una franja luminosa producida por la luna.

Pedimos nuestra posición a Brindis: volábamos muy separados hacia la izquierda. Inmediatamente invertimos la ruta. Había peligro de ir a parar sobre Tarento, y entonces sí que se

nos presentaba buena acogida con las baterías antiaéreas. Entramos por la costa por el punto establecido, haciendo nuestras señales, y así aterrizamos tranquilamente en el aeródromo de Grottaglie.

Aquella noche me dijo Bruno:

"Me preocupa más el regreso a casa que volar sobre el enemigo."

Otra noche también fué divertida. Debíamos ir a bombardear la carretera de Argirocastro a Kalibaki. La noche era verdaderamente obscura, y apenas despegar ya no se veía la tierra. Entonces le dije a Bruno:

"Mantente más bien al sur de la ruta, porque corremos el riesgo de pasar sobre Brindis, y entonces la defensa antiaérea dará la alarma y puede, incluso, disparar contra nosotros."

Pero no se veía nada: sólo el mar y la línea de la costa debajo de nosotros. Me volví hacia atrás, y un poco a la izquierda vi Brindis con todas sus baterías disparando. Hice notar a Bruno aquellos fuegos artificiales, y me respondió:

"Acaso se (trata de aparatos ingleses; vamos a lo nuestro."

Desde Valona tomamos la carretera, que se distinguía bien, dirigiéndonos hacia el este de la ciudad, y llegamos hasta Tepeleni; desde aquí seguimos la carretera de Argirocastro. Lanzamos las bombas desde poca altura y en serie distanciada, y luego, pasando cerca de Corfú, regresamos a nuestra base. Antes de divisar la costa de Apulia vimos Brindis, que seguía disparando.

"Habrá alarma, y en ese caso encontraremos el campo de aterrizaje apagado", dije a Bruno.

Seguimos adelante, y, en efecto, encontramos el campo apagado. Dimos una vuelta de espera y comunicamos nuestra presencia por radio y con señales luminosas, sin que respondiera nadie. Al dar la vuelta vimos a uno de nuestros aeroplanos que hacía también las señales prescritas, y entonces dije a Bruno:

"Vamos detrás de ése; si le disparan desde tierra, nosotros seguimos hasta Foggia."

En seguida vimos que los focos se encendían; el aparato aterrizó, y así lo hicimos también nosotros. Una vez en tierra, el Comandante del aeródromo nos explicó la confusión, y nos dijo que se las había visto y deseado para hacer comprender a la defensa antiaérea que se trataba de aparatos nacionales, y que sólo así pudo conseguir, por fin, que se volvieran a encender las luces.

Al terminar la campaña de Grecia y después de realizar los últimos vuelos para la conquista de las islas, Bruno volvió a Roma para la formación de su Escuadrilla, pero los trámites no marchaban a compás de su pensamiento. Después de muchas entrevistas con el Jefe de Estado Mayor de la Aeronáutica, Bruno fué trasladado a Pisa, donde, «víctima de su gran amor propio y llevando en su corazón un gran deseo de actuar y en su alma un innato sentimiento del deber, había de sucumbir en -un accidente de vuelo; accidente provocado, principalmente, por una avería en la instalación hidráulica de a bordo.

He leído todo lo que se ha escrito acerca de Bruno en estos días, pero nadie ha expresado su pensamiento, su carácter, sus sentimientos.

En primer lugar él colocaba al Duce por encima de todo. Tenía por el Duce una devoción y una admiración insuperables. Un pensamiento del Duce no había ni que discutirlo: lo consideraba un axioma. Todo razonamiento era inútil.

Dos veces estuvimos juntos mientras hablaba el Duce desde el Palacio de Venecia, y las dos veces le vi llorar de emoción.

Su carácter era jovial; su ánimo, bondadoso. Incluso cuando se mostraba duro en sus decisiones sentía que éstas pudieran suponer la menor ofensa para nadie. En las discusiones solía ser al principio contrario, luego él mismo reflexionaba y, si lo encontraba justo, cambiaba de opinión; en otro caso no había nada que hacer. Era obstinado, pero si se le obligaba, demostraba su opinión hasta el punto de desvanecer la impresión de una obstinación preconcebida.

Ilustración 37. Bruno observa un aparato derribado.

Ilustración 38. Bruno entre los tripulantes italianos de los submarinos, en Burdeos.

Ilustración 39. Bruno, con el almirante Parona en la base de los submarinos italianos del Atlántico.

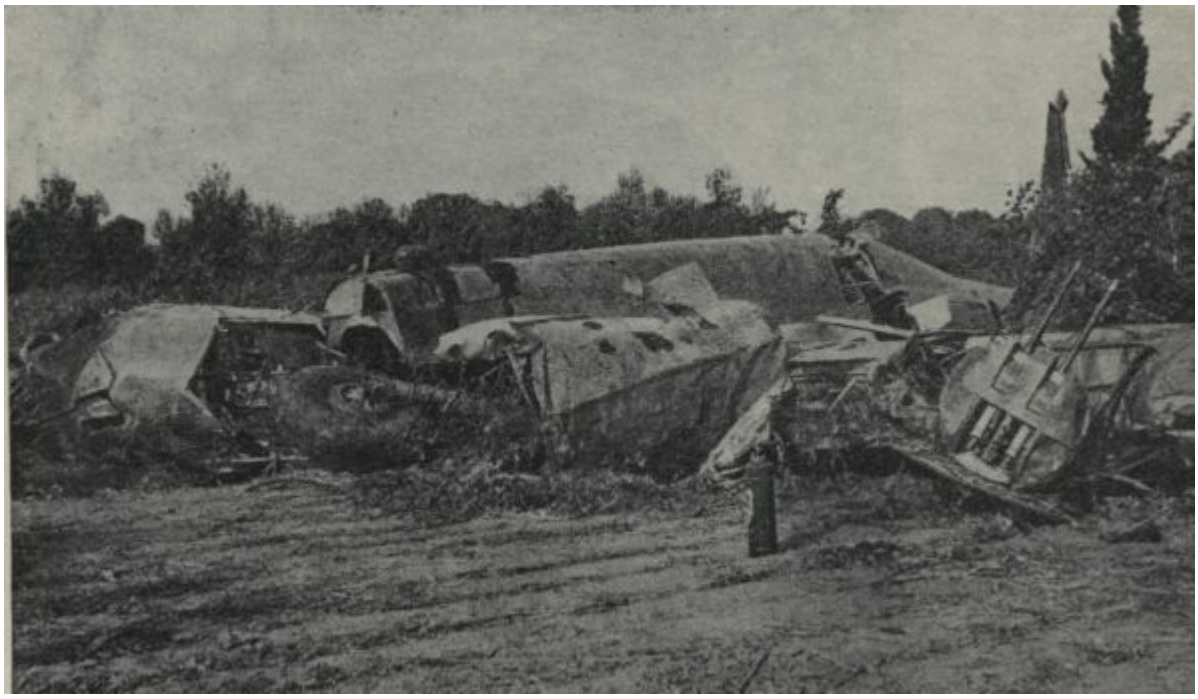


Ilustración 40. El aparato P. 108, caído en Pisa.

Su principal pensamiento era la aviación civil. "En la Dostgnierra—decía con frecuencia.—la

Aviación militar habrá de detenerse y disminuir su ritmo, mientras que la aviación civil se desarrollará súbitamente por razones económicas. Por eso quiero estudiar y preparar desde ahora aquellos aparatos cuya producción sea fácil en la inmediata postguerra, o los que fácilmente puedan transformarse en aparatos civiles; mientras tanto, tengo ya a las tripulaciones en posesión de una cierta práctica de largos vuelos y vuelos atlánticos.

"Habrá pocos pilotos de los viejos. Después de la guerra habrá que conquistar en seguida los mercados americanos, los de la India, Los del Pacífico.

"Precísase, en primer lugar, reunir todas las Sociedades en un organismo único, para que no haya una dispersión de fuerzas; así se podrá explotar mejor el material y, al mismo tiempo, habrá una mayor economía del mismo. Un solo director, una sola dirección técnica y una sola administración."

Una proposición de este tipo, presentada a su tiempo, no había sido aceptada.

"Estamos en vísperas de la guerra; se tratará después", dijo.

Sabía insistir contra todas las contrariedades; sabía convencer.

Tenía en la imaginación otros proyectos. De cuando en cuando me los comunicaba como un secreto.

Queriendo hablar de Bruno habría muchísimo que decir, y no sólo en el terreno de la aviación o de los deportes. Bruno se interesaba por todas las actividades nacionales, con unas concepciones personales que sabía elaborar, guardar y presentar en el momento oportuno.

TENIENTE CORONEL, GORI CASTELLANI

CAPITULO VII. RECOMPENSAS AL VALOR MILITAR Y AERONÁUTICO

Recompensas al valor militar, al valor aeronáutico y distintivos honoríficos concedidos al Capitán de Aviación en activo Bruno Mussolini:

Medalla de plata al valor militar "en el campo de batalla".—África Oriental Italiana.

(B. O., 1936, entrega núm. 20, pág. 312.)

"Siendo el piloto más joven de aeroplano de bombardeo, tomaba parte desde el comienzo de las hostilidades como voluntario en África Oriental, y dando pruebas de sereno valor en numerosas acciones de guerra, con un total de casi ciento diez horas de vuelo sobre el enemigo. Obligado con frecuencia por la naturaleza del terreno y por las circunstancias a volar a poca altura y a exponerse a la violenta reacción adversaria, que alcanzó 18 veces a su aparato, llevaba siempre a buen fin la misión que se le había confiado. El 23 de diciembre volvía de realizar una importante acción de bombardeo sobre los vados de Tecazzé con el ala izquierda destrozada y desensamblada por un proyectil explosivo antiaéreo".

Cielo del Endertá-Tembien-Senien, 3 de octubre de 1935-3 de marzo de 1936-XIV.

Medalla de bronce al valor aeronáutico.—África Oriental Italiana.

(B. O., 1936, suplemento núm. 7, pág. 33.)

"Noticioso de que un aparato trimotor había aterrizado en zona enemiga y en condiciones críticas, partía voluntariamente con una maniobra arriesgadísima del campo de Dessié, casi impracticable a causa del mal tiempo, y después de largas y peligrosas búsquedas efectuadas en dificilísimas condiciones de vuelo, conseguía descubrir y poner en salvo a la tripulación del aparato averiado, dando un ejemplo de pericia y de alta camaradería".

Dessié, 13 de abril de 1936-XIV.

Medalla de plata al valor aeronáutico.

(B. O., 1937, entrega núm. 45, pág. 1.027.)

"En calidad de piloto tomaba parte en el concurso aéreo Istres-Damasco-París".

Medalla de plata al valor militar.—Operaciones militares en España.

(B. O., 1938, suplemento núm. 3, pág. 11.)

"Como Jefe de tripulación de un aparato de bombardeo rápido, y voluntario para una misión de guerra en lucha por un supremo ideal, afrontaba con entusiasmo las pruebas más arduas y las superaba valerosamente. Siempre dispuesto a correr los más nobles riesgos, participaba en numerosas acciones de guerra sin cuidarse de la violenta reacción enemiga, dando un esclarecido ejemplo de las mejores virtudes militares".

Cielo de España, 26 de octubre de 1937-XV.

Medalla de plata al valor militar.—Guerra actual.

(B. O., 1941, entrega núm. 33, pág. 1.382.)

"En calidad de Comandante de una escuadrilla de bombardeo realizaba al frente de su grupo numerosas acciones bélicas, superando con firmeza y alto espíritu combativo todas las dificultades presentadas por las malas condiciones meteorológicas y por la fuerte reacción enemiga. Con su conducta osada y valerosa, inspirada en un noble sentimiento del deber, servía siempre de ejemplo a sus tripulaciones, a las que sabía infundir el entusiasmo y confianza necesarios para llevar a cabo las más audaces empresas".

Cielo del Mediterráneo y de Grecia, agosto de 1940-XVIII-noviembre de 1940-XIX.

Medalla de oro al valor aeronáutico ("in Memoriam").

(B. O., 1941, entrega núm. 37, pág. 1.604.)

"Aviador de tres guerras, voluntario en África y en España, cruzó en vuelo los desiertos y los océanos, consagrándose repetidamente al heroísmo en el breve transcurso de una juventud audaz, hecha de fe 'y de amor, de pasión y de batallas. Cayó en su puesto de combate con los ojos iluminados por la alegría del valor, mientras efectuaba un vuelo de prueba con un nuevo aparato de bombardeo de gran radio de acción; una de las más recientes conquistas para las nuevas batallas y nuevas victorias, como sólo saben dar los adelantados y los héroes. Queriendo ofrecer mayores glorias a las Alas de la Patria, le dio la vida".

Cielo de Pisa, 7 de agosto de 1941-XIX.

Nombramiento de Alférez en servicio permanente efectivo por méritos de guerra.—África Oriental Italiana.

(B. O., 1937, entrega núm. 16, pág. 333.)

Ascenso a Teniente por méritos de guerra.—África Oriental Italiana.

(B. O., 1936, entrega núm. 31, pág. 518.)

Ascenso a Capitán por méritos extraordinarios.— Raid.

(B. O., 1938, entrega núm. 6, pág. 87.)

Cruz del Mérito de Guerra por las operaciones militares en España.

(B. O., 1938, suplemento "Operaciones Militares en España", núm. 7, pág. 4.)

Medalla Conmemorativa, con espada romana, de las operaciones en África Oriental Italiana.

(B. O., 1938, entrega núm. 42, pág. 1.271.)

Medalla Conmemorativa de la Campaña. Operaciones militares en España.

(B. O_v suplemento "Operaciones Militares en España", núm. 7, pág. 19.)

Medalla del Mérito de los Voluntarios. Operaciones militares de España.

(B. O., suplemento "Operaciones Militares en España", núm. 7, pág. 40.)

Distintivo de la Marcha sobre Addis Abeba.

(B. O., 1937, entrega núm. 40, pág. 909.)

Condecoraciones extranjeras concedidas al Capitán piloto Bruno Mussolini

España.

Medalla Militar.

(Suplemento núm. 9 a la Orden quincenal de la Aviación Legionaria, del 18 de mayo de 1939.)

Medalla Militar Colectiva.

(Suplemento núm. 7 a la Orden quincenal de la Aviación Legionaria, del 16 de mayo de 1939.)

Medalla de la Campaña.

(Suplemento núm. 12 a la Orden quincenal de la Aviación Legionaria, del 21 de mayo de 1939.)

Alemania.

Cruz al Mérito de la Orden del Águila Alemana de III Clase, con espadas.

CAPITULO VIII. M I S C E L Á N E A

FASCISTA EJEMPLAR

Al marcharte a la guerra de África no pudiste terminar tus estudios. El deseo de completarlos permaneció contigo. Un día de mayo de 1941 me dijiste con tono secreto: "Me he preparado para hacer los exámenes que me faltan. No lo digas a nadie". A primeros de junio te presentaste a realizar los ejercicios escritos y orales, en la forma prescrita, ante el claustro de profesores. Tampoco aquí quisiste privilegios ni facilidades. Terminado el Bachillerato, querías matricularte en la Universidad de Roma. Me lo dijiste, pero ya no lo pudiste hacer.

* * *

Eras fascista ejemplar, intransigente en tu fe, y sentías un profundo amor por los humildes que arrastran su vida, amor que está en nuestra sangre de gente que procede del pueblo. Cuentan de ti muchas anécdotas. Las conocidas, porque muchas otras no tuvieron testigos. Un día me dijiste: "¿Quieres que antes de dar una limosna me entere de la necesidad de quien la pide? Tanto peor si no la merece. ¡Tendrá remordimientos!" Los de la "L. A. T. I." cuentan que un día, regresando a Guidonia, diste tus zapatos a un pobre viejo que los necesitaba y entraste en las oficinas sólo con los calcetines. Tu camarada y colaborador Frangiotto Pullé ha querido contar el episodio siguiente:

"Un día se presentó en la "L. A. T. I." una mujer del pueblo buscando una recomendación de Bruno para el Gobernador de Roma, al que había pedido la concesión de un puesto para vender verduras y frutas en un barrio popular. Bruno la atendió y la pobre mujer consiguió el permiso.

"Algunas semanas después volvía la mujer para decirle a Bruno que tenía ya el permiso, pero que no podía comenzar a trabajar porque le faltaba el tenderete. Bruno le dio dinero para que lo adquiriera.

"Algunos días más tarde vuelve a ver a Bruno y le dice: "Me habéis conseguido el permiso; me habéis comprado el puesto, pero ahora me faltan la fruta y la verdura. Nadie me da la hortaliza a crédito".

"Bruno llamó al secretario y le dijo: "Le hemos, conseguido el permiso, le hemos comprado el tenderete; completemos la obra haciendo de empresarios". Y la mujer tuvo cuanto necesitaba para adquirir sus primeras verduras".

* * *

Ni el dinero, ni los bienes, ni las riquezas te fascinaban. Todo lo que era lujo o boato te dejaba indiferente. Desconocías la llamada vida de sociedad. En las fotografías de las ceremonias a las que estabas obligado a asistir se te ve con gesto lejano y casi de resignación. No te encontrabas en la charlatanería de la gente que no puede decirse nada, ni en la atmósfera cargada de los salones; tú, que desde pequeño estabas habituado al aire libre, al sol, a la vida entre las cosas y los elementos naturales.

* * *

En los primeros días de julio hiciste el viaje a las bases atlánticas de los alemanes para ver de cerca su organización. Al regresar entregaste al Ministerio dos informes: uno de carácter estrictamente técnico y otro de tipo político general. De este último transcribo alguno de sus más interesantes pasajes:

"La visita realizada a la Escuela atlántica y a los destacamentos aéreos ha sido útil y exhaustiva. En todas partes fui recibido con auténtica camaradería y me han dado informaciones y detalles muy extensos".

A propósito de la organización de estos campos, observabas exactamente:

"El concepto de la inalterabilidad de los miembros de la tripulación es igualmente justo y expresivo. Pero, sobre todo, me ha parecido interesante el sistema de enviar como maestros a los

tripulantes mejores de los destacamentos, de forma que tienen sobre los alumnos un gran ascendiente y pueden dar a los que quieren tomar parte en nuevas especialidades enseñanzas y consejos prácticos que sólo está en disposición de ofrecer quien ha vivido por los destacamentos que actúan en esta guerra. En los dos días que he pasado en Lunenburgo hemos comido en el restaurante de los oficiales. Mucha economía en la comida y guerra decidida a todo despilfarro. Los manteles han sido substituidos por piezas de papel. Por la noche, la banda militar del Campamento nos ha dado un concierto. Es una costumbre muy simpática.

"Bremen, que es una de las ciudades más bombardeadas, no aparece dañada a fondo. Son pocas las casas derribadas y raras las huellas de bombas. Al saber que en las fábricas trabajaban doscientos noventa obreros italianos, los he hecho reunir para hablar con ellos...

"He notado que ahora, incluso en las aldeas, el único saludo que se usa es el "Heil Hítler".

"De Bremen y Lunenburgo vamos a V. en el Atlántico, donde tiene su sede el Mando de la Aviación atlántica. A través de todo nuestro vuelo vemos inmensos bosques y ricas zonas industriales de Bélgica y Francia. En todas partes se tiene la clara sensación de un trabajo febril. En V. he sido muy bien acogido por el Teniente Coronel Comandante del Destacamento. Me da noticias abundantes y celebro con él largas y amables conversaciones". "En nuestra base de Burdeos he asistido a la salida de un sumergible nuestro para un crucero atlántico. Ha sido un espectáculo maravilloso. El entusiasmo, la alegría y la sana disciplina de nuestros marineros no tienen igual. En esta jornada, pasada entre nuestros oficiales de Marina, he sacado la sensación de que son gente de primer orden. Todos están animados de una decidida voluntad de hacerlo siempre mejor, y, efectivamente, están en condiciones de ello ahora que tienen la necesaria experiencia. La vida en Burdeos es casi normal. Incluso en relación con nuestros marineros, la actitud ha variado totalmente. Es, sin embargo, indudable que los franceses no nos pueden ver".

MARINA

Encuentro en mi "Diario":

3 octubre 1938.—Anuncio de los esponsales de Bruno con la señorita Gina Ruberti, hija de un funcionario del Ministerio de Educación Nacional.

27 octubre 1938.—Recepción con motivo de la boda inminente de Bruno con Gina Ruberti. Todo ha ido bien. A los veinte años Bruno ha hecho dos guerras y dos grandes vuelos, uno de ellos atlántico. Hay en mi espíritu una cierta melancolía al pensar que Bruno sale del viejo hogar, pero es lo debido y espero que sea feliz.

29 octubre 1938.—Las diversas ceremonias de la boda de Bruno se han celebrado bajo una lluvia torrencial. Ahora salen camino de Nápoles.

Del matrimonio ha nacido, el 6 de marzo de 1940, Marina, que al escribir estas líneas tiene apenas diez y ocho meses. No sabrá lo que ha sucedido sino mucho más tarde. Tiene todas tus facciones. Es la continuación de tu vida. Lleva tus ojos, tus cabellos, tu sangre. Quizá lleva también tu temperamento. Mirándola todavía te miro.

POETAS

Bruno, tu muerte ha tocado la sensibilidad de loa poetas. En periódicos y revistas han aparecido muchas poesías sobre ti. Quiero traer a estas páginas las que me parecen mejores, empezando por las escritas en latín.

El profesor Domenico Tinozzi, uno de nuestros más ilustres latinistas, te ha dedicado ésta:

Del matrimonio ha nacido, el 6 de marzo de 1940, Marina, que al escribir estas líneas tiene apenas diez y ocho meses. No sabrá lo que ha sucedido sino mucho más tarde. Tiene todas tus facciones. Es la continuación de tu vida. Lleva tus ojos, tus cabellos, tu sangre. Quizá lleva también tu temperamento. Mirándola todavía te miro.

POETAS

Bruno, tu muerte ha tocado la sensibilidad de los poetas. En periódicos y revistas han aparecido muchas poesías sobre ti. Quiero traer a estas páginas las que me parecen mejores, empezando por las escritas en latín.

El profesor Domenico Tinozzi, uno de nuestros más ilustres latinistas, te ha dedicado ésta:

IN OBITU BRUNI MUSSOLINI EPICEDIUM

Miles, Te superas qui nunc evadis ad auras,
Excipiant comiter Dî Patrii Indigetes;
Te moerens Tellus Saturnia rite salutet
Ascensumque tuum corde pio celebret.
Quae tibi viventi virtus viresque Latinae;
Pro Patria extincto gloria quanta tibi!
Heu ruit aërium laturum, Te duce, mostrum
Ex alto pavidis hostibus exitium
Aetatisque tuae pereriunt dona virentis...
Sursum corda, Itali: nunc animis opus est.

F A S C I S T A E J E M P L A R

Monseñor Francesco Giardinieri, Bibliotecario del Ayuntamiento de Todi, te ha evocado sobre la figura de tu madre:

Ut veteris caelum voces tetigere Rachelis
Ereptos natos flebat ubi illa sibi,
Sic hodierna Rachel, multis, loca, questubus! implet
Etsi animi curas, strenua, corde premit.
At quo, nostra Rachel, tu fortunatior illa
Pro Patria Brunum quae periisse scias!
Qui caeli victor vacuas tranaverat auras
Non leve per pugnas quem manet usque decus,
Dum magno insidias hosti molimine tendit
Ex templo heroum coetibus inseritur.
Pro Patria verum fortes profundere vitam
Si auxilium desit Numinis, unde datur!
Hoc tu freta, Rachel, maternas pectore curas
Pellas; sidereos attigit Ille choros.
E quibus Italiae, pro qua fuit ultro piamen,
Adsit propitius tempus in omne precor.
Brune, o Brune, Tuo facias Auctore Parente
Pax justa adveniat quae bona cuncta paret.

FRANCISCUS GIARDINIERI.

El 7 de septiembre *Meridiano di Roma* publicó estos versos, de Corrado Govoni:

IL PADRE PER LA MORTE DI BRUNO MUSSOLINI

I

Mangiato ha il pane dell'esilio amaro
E ora mangia in silenzio le sue lagrime.

H A B L O C O N B R U N O

Ridotto tutto una ferita ardente,
ha dato il generoso sangue
senza risparmio come la sorgente:
ora dà il fiore di tutto il suo sangue.
Piange, ma dentro sè Egli piange.
Piange nascosto e chiuso nel suo strazio
che i forti invidieranno;
perché ogni padre più non pianga,
perché a scrutare la deserta via
singhiozzando ogni madre non rimanga.

II

Il padre era sul prato e disse al figlio:
"Volontà di potenza vedi inscritta
in terra in cielo in mare;
e tu ancora più avanti
la porterai sull'ala invitta".
Al padre disse il figlio:
"E porterò il tuo segno oltre ogni mèta,
se tu comandi, io che ti somiglio".
Sull'erba verde, senza far più motto,
stanno abbracciati, cuore contro cuore,
cuore d'aquila e cuore d'aquilotto.

III

E il prato il mare il cielo
furono sempre verdi d'ogni ardire;
e sempre in terra in mare in cielo
fu bello come vincere il morire.
Volava il fiore della giovinezza,
colmo fiore ancor prima del bocciuolo,

portando in alto tutto ciò ch'è impuro,
cambiando in luce tutto ciò ch'è oscuro.
E ancora è il padre, solo,
sul prato sempre verde per il volo.
E ode il figliol suo che chiama: "Babbo!"
Le braccia allarga; ma sul grande cuore
non stringe più che l'erba e il cielo.

IV

Ed ora è il figliuol suo che gli apre il sangue...
E geme e suda sangue il Carso,
e in Lui butta e straripa il verde Piave,
e dei suoi Martiri il torrente sparso,
col sangue violato che trasale:
ma è sangue di Fileni ora sepolto
vivo che avrà domani il suo raccolto,
quando daran le nuove insegne al vento
folgori d'oro ed aquile d'argento.
Ed Egli è aperto più della sorgiva.
Ed Egli d'ogni fuoco si ravviva.

V

Mangiato ha il pane dell'esilio amaro.
Ora mangia in silenzio le sue lagrime.
Versato ha il sangue del suo grande cuore.
Ma chi riceve più del donatore?
E offre il sangue del figlio giovinetto.
Ma verrà il giorno; e non sarà più solo
nel campo sempre verde per il volo.
Intorno a Lui si stringeranno i morti,
i più fedeli i più presenti e vivi,
i soli degni di restargli accanto.

H A B L O C O N B R U N O

Con quella voce, tuonerà: "Soldati!..."
Essi lo invocheranno come un padre.
Come un'onda le libre marine
batterà quel fatale canto.

Allora tutti lo vedranno piangere.
Sapranno con che cuore Egli fu il Padre.

CORRADO GOVONI.

El 12 de agosto *Quadrivio* publicaba la siguiente poesía:

L'ALA SPEZZATA

Alla memoria di Bruno Mussolini.

Quella mattina il Popolo ti attese
nelle sue piazze: eran navigatori,
mercanti, soldati: alle sue Chiese

eran discesi dall'Aurora gli òri
più rilucenti; tutto ne rideva
per i ricami de' suoi bei trafori

di marmo, il Duomo, come lo vedeva
il Bruscretto. Sbocciato nella notte,
colle rugiade rosee, pareva

il Battistero un ore d'incorrotte
verginità. La Torre, un poco inchina,
quasi a signar quell'urlo delle Motte...

F A S C I S T A E J E M P L A R

Dai suoi monti selvosi alla marina,
Pisa era desta, il suo millennio in cuore,
come a una gran Crociata levantina.

T'attese: tu venivi a lui con l'ore
prime: anche tu col Sole, dall'Oriente,
ed il rombo del tuo quadrimotore

rotolava improvviso sulla gente
come il tuono di marzo a portar sole
e primavera e sboccio di semente.

Il Popolo era giù, senza parole:
sapeva che era il tuo gran cuore in festa,
chiuso e strepente in quella ferrea mole.

E non udì quel croscio di tempesta
che avea la foce d'Arno. Eri sì bello
lassù, come l'Arcangelo, che desta

i vivi e i morti: chiuso nel tuo vello
fulvo, vibravi gli occhi di diamante:
dominavi lo spazio: er sì bello!

E il Popolo ti vide in quell'istante:
cader ti vide: no, scendevi; forse
giocavi con quell'ali, ch'eran tante!

Eran venti ali; oh! le tue folli corse:
ecco sentivi il Popolo più presso
l'ali: venti ali! Oh! Chi te le distorse?

H A B L O C O N B R U N O

E il vento, che parea sì sottomesso,
ti travolse. Fu l'attimo di un lampo,
e tu cadesti nel vorace amplesso

della Morte: parevi in un bel campo
verde, come un'eroica figura
sopra uno scudo, nel baglior di un vampo.

Nessun tremò: nessuno ebbe paura;
ed ogni Madre si appressò leggera,
e vide in te la bella creatura:

ed ogni Madre vide in te la mera
sembianza del suo figlio: irrigidita
stette a guardarti più decisa e fiera

come a centuplicare la tua vita
terrena, dove nella carne santa
ogni bacio era adesso una ferita.

Diceano: "O Figlio, quale luce e quanta
nella tua morte!" Ed ogni man ti pose
sul petto i fior d'ogni più bella pianta.

Ma su tutti quei fior vincean le rose:
e fosti il Fiore tu, fiore più vivo,
che dentro il grembo si sentian le spose

spuntare come in un giardin solivo:
Fior di Romagna, Fior d'Italia, Bruno,
ancor fragrante del tuo April giulivo!

F A S C I S T A E J E M P L A R

Ben il tuo nome s'addicea: tu bruno
come le zolle, che hanno il taglio netto
del ferros bruno come l'elce e il pruno.

bruno siccome l'aquila e il falchetto:
tu, che sceglìesti le tue vie nei cieli,
perché avesti la terra in gran dispetto!

Addio! verrai per diradare i veli
di queste notti col fragor dell'ali,
Ariele, armato di fulminei teli:

Vieni e sui sonni e sullè veglie uguali
diffondi il rombo del tuo cuore in festa;
e gli azzurri dei mari ove risali:

Ci passerai così sopra la testa
come un'ondata di campane a dire
Pace e Vittoria a questa Italia, a questa

Prora del mondo, volta all'avvenire!

GIOVANNI CHIAPPARINI.

En su número del 30 de agosto, *Libro e Moschetto* insertaba lo que sigue:

BRUNO

Nel grano in mietitura caddero le tue ali
di cento e cento cieli vittoriosi:
mentre incalzante il tuo messagio d'eroe
spronavi fulgidamente in Dio lo spirito anelante sicuro,
Non il tuo cielo infinito d'azzurro marino [d'acciaio.

H A B L O C O N B R U N O

mancò alla promessa, abbandonando il tuo ardito
peso navigante nel terso chiarore mattinale:
non il sole bruciante scortecciò le tue ali
librate fiatanti il tuo respiro ma fu la terra,
invaghita della tua ascesa giovinezza!
E ti volle e t'attrasse, ebbra d'una calda passione imperiosa
avidamente gelosa che il magico tuo andare
ti conducesse in braccio alle divine nostalgie
del signore affocato negli spazii,
senza più ch'ella ti ribaciasse le giovani membra temprate.
Le spighe dondolanti del buon vento delle messi
sognaron la tua spoglia calda e ti fecero
il letto d'oblio nella mareggiata tepida,
voci di fede, altare di fatica, umana pietà
di cuori liberi e caldi come il tuo cuore!
Non caduto: ma disceso serenamente,
come solo sanno i puri che stolgonsi dal firmamento
per riportare all'umana terra
la sagra olezzante della santa giovinezza.

Quelle ondate di grano maturo, lontano
sotto il tuo occhio gonfio d'estasi eterne,
i riflessi d'oro del vento nutrito d'odori di solco,
quei morbidi rossi papaveri, nascosti in ombra alle messi
come gioiosi oblii di pace al tuo sangue ardente,
a lungo invitavano la tua avida falcata.
Scalato tutto il sole fino alle fonti del foco,
ubbriaco d'azzurro, deposto al Creatore
il tuo umile dono fede e di virtù,
ridiscendesti ridente, tuffandoti con la canzone dei motori
nelle umane visioni del tuo rigoglio.

Tutti ti abbiamo veduto: calare stringendo
l'ebbrezza nei tuoi occhi assopiti: tu sapevi

F A S C I S T A E J E M P L A R

di ridiscendere, non di cadere!
Noi uomini della terra e della fatica,
delle umili offerte o grandi e tutte le mamme
e tutte le spose; noi Patria eravamo ad attenderti laggiù nel [grano!
Semplice ed umile, sciando nel vuoto,
più lontano sempre dalla superba passione del sole,
dicevi "Io scendo sulla mia terra
per amare ancora ed essere riamato, uomo non mito".

Così ti amiamo, Bruno.
Tenendoti stretto nelle braccia e le donne
nostre d'Italia carezzandoti la fronte piana e luminosa!
Figlio d'un figlio della bruciante terra dorata,
così era il tuo destino!
Riportare il tuo sangue nel pane; la tua giovinezza
il tuo olocausto temerario nel pane:
perché l'itale genti della terra sudata traggano
il tuo nutrimento di fede di fermezza e d'esempio
nella gesta odierna e futura, alto cercando nel sole
il tuo messaggio di vittoria.

Ten. GIULIANO MAGGIONI.

El *Quadrivio* del 14 de septiembre daba a luz este soneto de Bruno Fattori:

PER BRUNO MUSSOLINI

Guardate, al tempo d'oro, il verde ramo che non confonde,
anzi, fra gli altri, erge la vetta, se l'investe
il vento: e stellato di pomi ne le tempeste
più splende in suo pericolo e fa delle fronde

anima e volo. Ed ecco sparse codeste
medaglie di Bruno, sulla coltre che nasconde
nera quel suo sorriso maschio alle bionde
speranze: poveri lumi dopo le feste

di tanto vinto azzurro d'acque e cieli e tanto
rosso baleno d'armi e sangue. Rimane
poscia mutilo il tronco, e chi passa, dice:

Cadde il più bel ramo, il più felice
d'aria e di sole. E, giù, taccion le rane
e, su. gli uccelli co' tondi occhi a lo schianto.

El *Assalto,* de Perusa, del 18 de agosto decía:

BRUNO

Cadesti come può solo cadere
pel verticoso empireo folgorata
un'aquila di Roma.

Come tuono di bronzo ultraterreno
squassa la terra e i cuori
l'orrido schianto del motore infranto.

Ma non pur tocchi la terra e imperioso
sobbalzi in mille cuori
ritmati al rombo di mille motori,
poi che nel tuo cruento sacrificio
si compie il rito del grande battesimo:
Squadriglia aerea di lunga crociera
per tutti i cieli e tutti gli ardimenti,
o Bruno Mussolini!

F A S C I S T A E J E M P L A R

Ogni core che vegli un suo caduto
in te rivive cocente dolore
rivede nel fulgore
della tua gloria il bene suo perduto
e trepida per ogni combattente
tutto il cuore di tutta la tua gente.

Tal, da sì vasta eco ripercosso,
dall'amore e dall'odio esasperato,
dalla fede esaltato e dall'orgoglio,
si riversa il cordoglio
cupo sul tuo paterno core, o Duce
e accresce il rogo della tua passione.

Ma asciutto è il ciglio, ma non sa di pianto
il gran calice d'oro della fede,
nè di singulto l'urlo di vendetta
e il canto trionfale
che al turbinio dell'eliche s'affretta!

Perché la dolorosa
carne della tua Patria, non più vana
e labile astrazione, ma realtà,
realtà vivesse a imagine di Dio
conforme al suo comandamento, o Bruno,
tu, fra gli eletti eletto
di nostra stirpe, ogni terrena cura
e tua veste mortale,
trasustanziasti in fiamma inestinguibile.

Te guidò l'Ideale,
giovinetto arditissimo campione,

H A B L O C O N B R U N O

per gli azzurri di Africa e di Spagna,
fra le brume d'Albione ed oltre Atlantico,
messo di gloria, di vita e di morte
pel novissimo Verbo. A l'oriente
guida il volo de l'aquile imperiali
ai termini fatali!

Sì come tutti i Mani della Patria
e de' suoi cieli e Francesco e Balilla,
vivo se' tu nelle nostre falangi,
da un'eterea carlinga vigilando,
sempre presente, Bruno Mussolini,
per i nostri destini!

FERNANDO DA CESENA.

En *La Donna Fascista* del 30 de agosto:

BRUNO

La madre, italiana, contempla
la desolata carlinga frantumata
e le riappare nel dolore sognante
una culla
per il suo bimbo ingigantito
dal prodigio
e che rinasce nella vita inmortale.
Bruno era nato con il grande destino
dell'aquila imperiale
per il dono di Dio e del sangue del Padre
e per l'intima ansia della sua giovinezza
anelante agli spazi ed alle mete

F A S C I S T A E J E M P L A R

straripante
dalle chiuse strade del mondo
e volava bello maschio e gagliardo
verso tutte le ascese.
Ora non più. S'è fermato il quodrimotore
povera materia infranta nell'inerzia
ma non il cuore di Bruno.
Il Comandante inizia sublime
il suo volo gaggiore
e va con l'Italia
al di sopra dei cieli.

UN FRATELLO ITALIANO.

En la *Rassegna Nazionale* de septiembre:

PER LA MORTE DI BRUNO MUSSOLINI

Bruno,
Come un fiore nel turbine
O fresca conchiglia nell'onda,
Come un guizzo di luce
Nella tenebra fonda,
Velocemente ha varcato
Il limitar della tomba
Come in un mito ha volato
Là dove nulla rimbomba.
Ha volato, e l'ala sua rapida
Aveva il fremito dell'ala tagliata
Dall'impeto di rombanti motori,
Il calore della terra squarciata
Profonda a fatica dal vomere.
Ha volato, ed era come un'aureola
Di mille colori ferventi

H A B L O C O N B R U N O

La sua anima. In alto, in alto
Una corona di raggi lucenti
Intessuta dagli angeli in sogno
Con l'anime degli eroi
Col sorriso delle intrepide madri
Quando muore un prode sul campo,
L'attrasse nel suo grembo d'oro
Nel suo gorgo di stelle.

ALBINO PIERRO.

Y todo esto no es más que una parte de las poesías que tu muerte inspiró.

CAPITULO IX. DESPEDIDA

M i libro ha terminado, Bruno, y yo me despido. He escrito un libro; todavía he escrito otro libro, y ahora que llego a la última página un extraño pudor viene a aconsejarme que lo deje inédito, que no lo haga circular entre las gentes, que no lo ponga ante ojos extraños. Quizá este sería también tu deseo, esquivo como eras a la publicidad. Pero este libro no es una apología, no es una exaltación: es un relato, un sencillo relato humano, y como tal lo entrego especialmente a los jóvenes para que se inspiren en la ejemplaridad de tu vida.

El nombre de los Mussolini que fueron y serán ha encontrado en tu vida y tu muerte un sello de nobleza imperecedera. En las muchas generaciones de los Mussolini aparece ahora un joven Capitán que en forma verdadera y fascista desdeña la "vida cómoda", que de todas las actividades escoge la más arriesgada, que sirve a Italia en paz y en guerra y que muere en el cumplimiento de su deber de soldado. Todo lo que yo he hecho o haré no es nada al lado de lo que has hecho tú. Una sola gota de la sangre que brotó de tu cabeza lacerada y corrió por tu faz empalidecida, vale más que todas mis obras presentes, pasadas y futuras. Porque sólo es grande el sacrificio sangriento; lo demás es materia efímera. Sólo la sangre es espíritu, solamente ella importa en la vida de los individuos y de los pueblos: la púrpura de la gloria únicamente la da la sangre.

Bruno, me despido. ¿Cuánto tiempo pasará todavía antes de que yo baje a la cripta de San Casiano para dormir junto a ti el sueño eterno?

He aquí una interrogación que no me turba. Pero antes hay que vencer. Concluir el sacrificio en la victoria, aplacar con la victoria a los espíritus que la prepararon y la quisieron. Tú fuiste uno de ellos. Y no quisiste ser sino uno de tantos